Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 59 (1933)

Heft: 5

Artikel: La crise des chemins de fer fédéraux et la concurrence de la route en Suisse

Autor: Sayous, André-E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45635

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: 09.12.2025

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

Il restait à décider si, sur cette locomotive indivisible on installerait plusieurs groupes Diesel-électriques, du type utilisé sur des locomotives plus petites, ou s'il était préférable de réduire le nombre des groupes au minimum. On s'est décidé pour cette dernière solution et l'on a prévu des groupes d'une puissance de 1500 et de 2000 ch.

Une subdivision plus forte de la puissance totale présenterait les inconvénients suivants :

On aurait un plus grand nombre de génératrices électriques ; en outre, chaque groupe ayant son propre système de circulation d'eau, ses pompes, ses réfrigérants et ventilateurs, cette multiplicité aurait des effets peu avantageux, s'étendant entre autres aux tuyauteries et aux câbles.

De même, les instruments de mesure pour le contrôle de la puissance, de la vitesse, de la pression et éventuellement de la température de l'eau et de l'huile doivent être prévus pour chaque moteur séparément ; cela complique la conduite de la machine.

Après l'arrêt des moteurs lors d'une descente ou du stationnement dans une gare, on est obligé de les remettre en marche séparément pour que, en cas de défectuosité du circuit de lancement, on soit à même d'arrêter le moteur en question. *(A suivre.)*

Concours d'architecture

pour l'étude urbanistique et architectonique de l'ancien Evêché, à Lausanne.

(Suite) [1]

N° 9. *Carillon.* — L'entrée principale ne s'impose pas suffisamment de la place de la Cathédrale. L'équilibre des masses est très satisfaisant. L'idée de prolonger à l'est la toiture du donjon est bonne. Cette prolongation accuse le décalage des constructions au sud et permet d'obtenir ainsi une silhouette harmonieuse.

La tenue générale des façades gagnerait par la disparition de certaines réminiscences. Aux rez-de-chaussées et au premier étage notamment, les surfaces dans le prolongement de la cage d'escalier seraient difficilement utilisables vu l'insuffisance d'éclairage. Les expositions temporaires sont bien situées et bien éclairées. Cube 17 281 m³. *(A suivre.)*

La crise des chemins de fer fédéraux

et la concurrence de la route en Suisse.

par M. André-E. SAYOUS.

A titre documentaire, et en complément des articles sur le « rail et la route » que nous avons publiés dans nos derniers numéros, nous empruntons à la Revue Economique internationale *(Bruxelles) — qui nous y a obligeamment autorisés — le compte rendu d'une enquête sur la « crise des C. F. F. », faite, sur place, en août 1932, par un économiste de grand renom, qui a siégé, en qualité d'expert, dans plusieurs conférences internationales.* — Réd.

Presque partout, la route concurrence le rail sous de mêmes formes et pour de mêmes motifs. En Suisse comme ailleurs, un nombre croissant de particuliers et d'entreprises commerciales, industrielles et agricoles, possèdent des automobiles ou des autocamions en vue de rendre leurs propres transports plus aisés ou moins coûteux ; et, en dehors du transport en commun par route de voyageurs qui est soumis à un régime spécial, des entreprises de transports par autocamions se sont constitué une clientèle, profitant notamment des avantages du chargement et de la livraison de marchandises de porte à porte. Les chemins de fer fédéraux, ainsi que la plupart des entreprises ferroviaires sont d'autant plus menacés que l'élévation de leur tarif normal des voyageurs, et surtout des tarifs pour les manufacturés ayant une grande valeur comparativement à leur poids, incite les voyageurs et les expéditeurs de certaines marchandises à rechercher des procédés de transport meilleur marché.

En face de la concurrence, les chemins de fer fédéraux ne sont certes pas demeurés inertes, bien que leurs efforts aient été trop maladroits et tardifs pour avoir un effet bien considérable. Ils ont, nul ne le conteste, amélioré leurs services dans l'intérêt du public [1]. Ils ont quelque peu diminué leurs dépenses, sans cependant obtenir des résultats notables dans leurs économies, faute de pouvoir réduire suffisamment leur personnel et ses salaires [2]. Ils étudient, sur une ligne du Nord, les avantages de la concentration des chargements et déchargements de marchandises dans quelques gares, desservant par autocamions les régions à l'entour. Et surtout, ils ont créé, il y a plusieurs années déjà, la *Sesa* (« Suisse Express S. A. ») [3] qui a organisé le service local et interurbain de camionnage, et, en particulier, un service « franco domicile », lequel, d'après ses réclames [4], « passe avec les expéditeurs de marchandises, des conventions particulières pour conserver aux entreprises de chemins de fer les transports qui, sans cela, s'effectueraient par route » ; nous reviendrons, au chapitre II, sur les objections que son activité soulève dans la mesure où elle est un intermédiaire entre le public et les chemins de fer fédéraux.

Les chemins de fer fédéraux se plaignent, de plus en plus vivement, de n'être pas en état, avec leurs recettes, de faire face à leurs dépenses diverses, y compris les intérêts de leur dette. Ils s'en prennent surtout à la concurrence de la route. En 1930, ils estimaient entre 10 et 15 millions de francs (suisses, bien entendu) par an, les pertes que leur causaient les automobiles, et, entre 20 et 25 millions, leur manque à gagner du fait des autocamions [5]. La dernière de ces estimations qui est seule susceptible d'un certain contrôle, est contestée de plusieurs côtés : elle serait deux fois supérieure à la réalité [6]. En tout cas, d'une part, le tarif normal des voyageurs est si élevé qu'il diminue, avec la clientèle des touristes étrangers ne possédant pas d'automobile, celle des nationaux, et, d'autre part, la crise économique exerce, depuis deux ans environ, une forte influence sur les recettes des chemins de fer. Aussi ces derniers exagèrent-ils l'influence que la concurrence de la route a exercée sur leurs difficultés présentes ; ils ont, peut-être, plus raison de se montrer pessimistes en ce qui concerne les perspectives d'avenir.

La direction générale des chemins de fer fédéraux se prépare à « enfermer les autorités et les chambres fédérales dans un dilemme » : ou bien, que l'on prenne des mesures permettant aux chemins de fer fédéraux de vivre par leurs propres moyens, ou bien, que l'on inscrive au budget de la Confédération le déficit de leur exploitation. Elle espère que, par suite de la difficulté de se procurer de nouvelles ressources

[1] Voir *Bulletin technique* du 18 février 1933, page 43.

[1] *Caveant Consules ! Chemins de fer fédéraux et automobiles*, publication de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, novembre 1930, p. 77 et suiv.

[2] Les traitements du personnel des services fédéraux ont été quelque peu abaissés depuis notre enquête en Suisse.

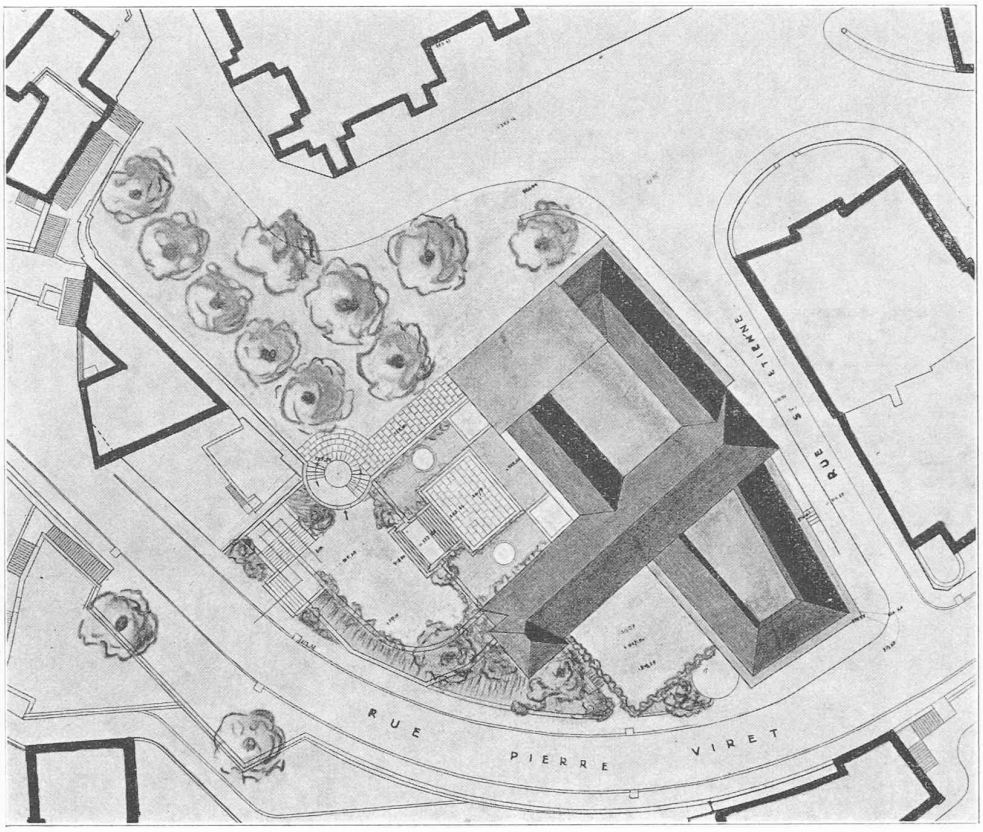
[3] Alfred Ernst : *Die rechtliche Ordnung des Verhältnisses von Bundesbahnen und Automobil*, Berne, 1932, p. 48 et suiv. Voir aussi Georges Schweiger : *Le chemin de fer et l'automobile en Suisse*, Genève, 1932, p. 177 et suiv.

[4] Annonce à l'intérieur de la couverture de *Caveant Consules*.

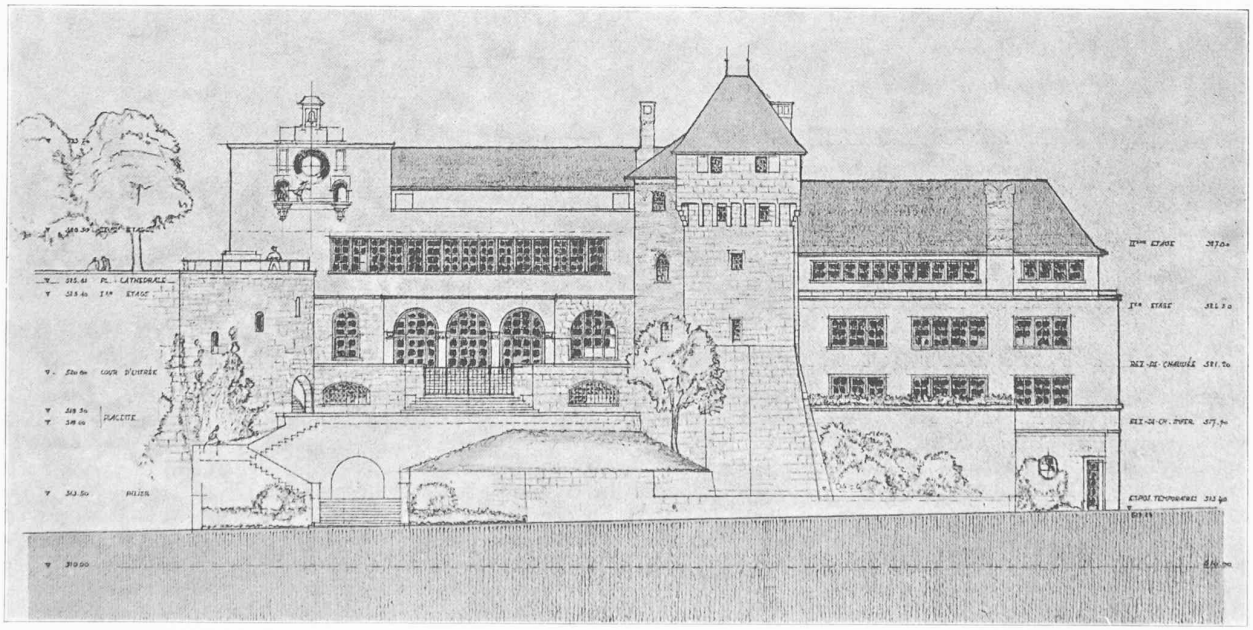
[5] *Caveant Consules*, résumé final, p. 129 et 130.

[6] Alfred Ernst : *Op. cit.*, p. 12. — En défalquant, des personnes et quantités de marchandises transportées par route, celles qui n'ont pas réellement enlevé du trafic aux chemins de fer (trafic nouveau par automobiles, emploi de voitures légères ou spéciales, autocamions de la *Sesa*, etc.), l'Association suisse des propriétaires suisses d'autocamions estimait, pour 1929 (avant la crise), la réduction du trafic par rail du fait de la concurrence de la route, à 7 p. c. pour les voyageurs et à 5.8 p. c. pour les marchandises (Brochure : *Le Rail et la Route en Suisse*, p. 47 et 48).

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



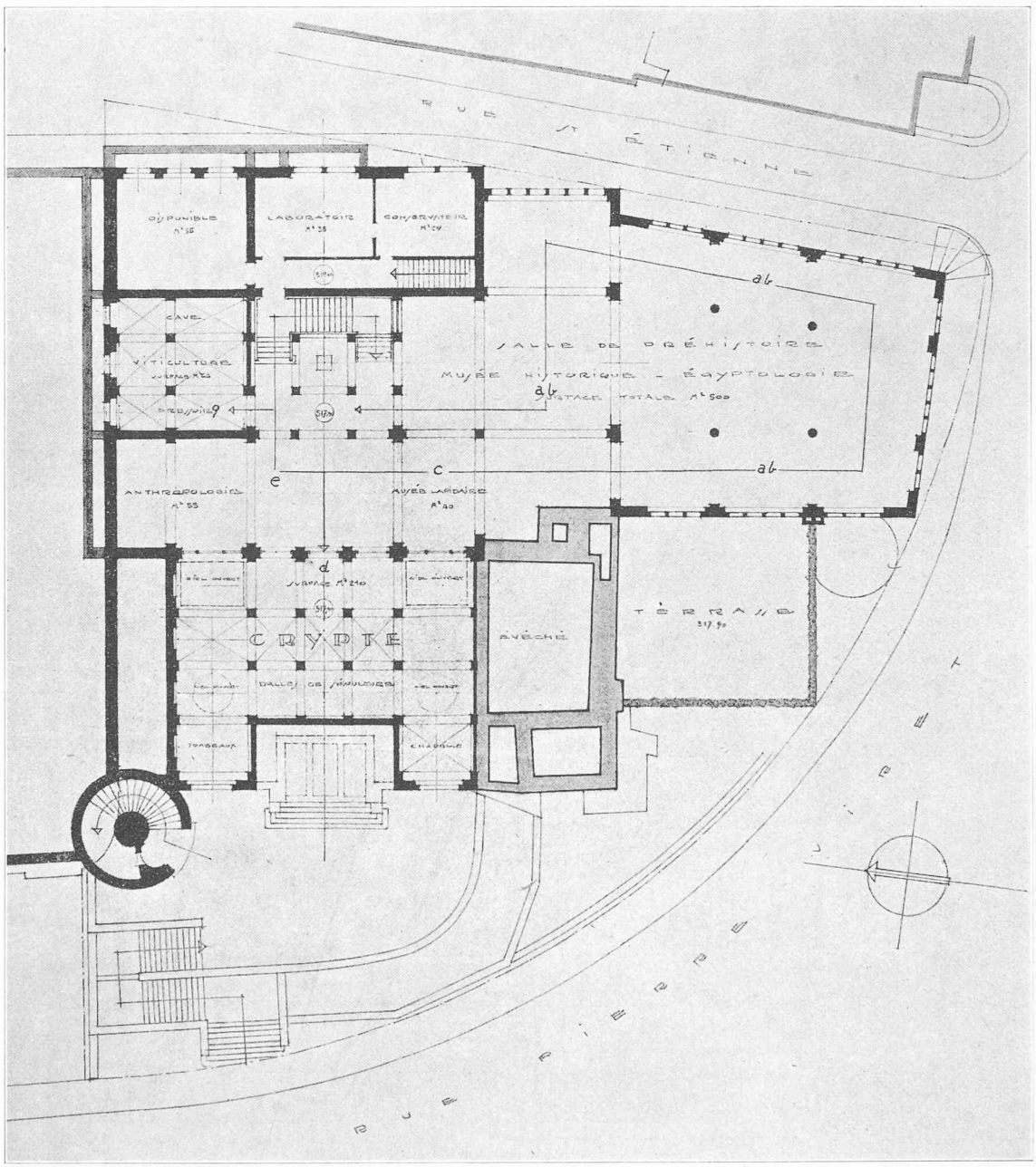
Plan de situation 1 : 800.



Façade principale.

IIme prime : projet « Carillon », de M. *J. Ramelet*, architecte, à Lausanne.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



Plan du rez-de-chaussée inférieur. — 1 : 400.
IIme prime : projet de M. *J. Ramelet.*

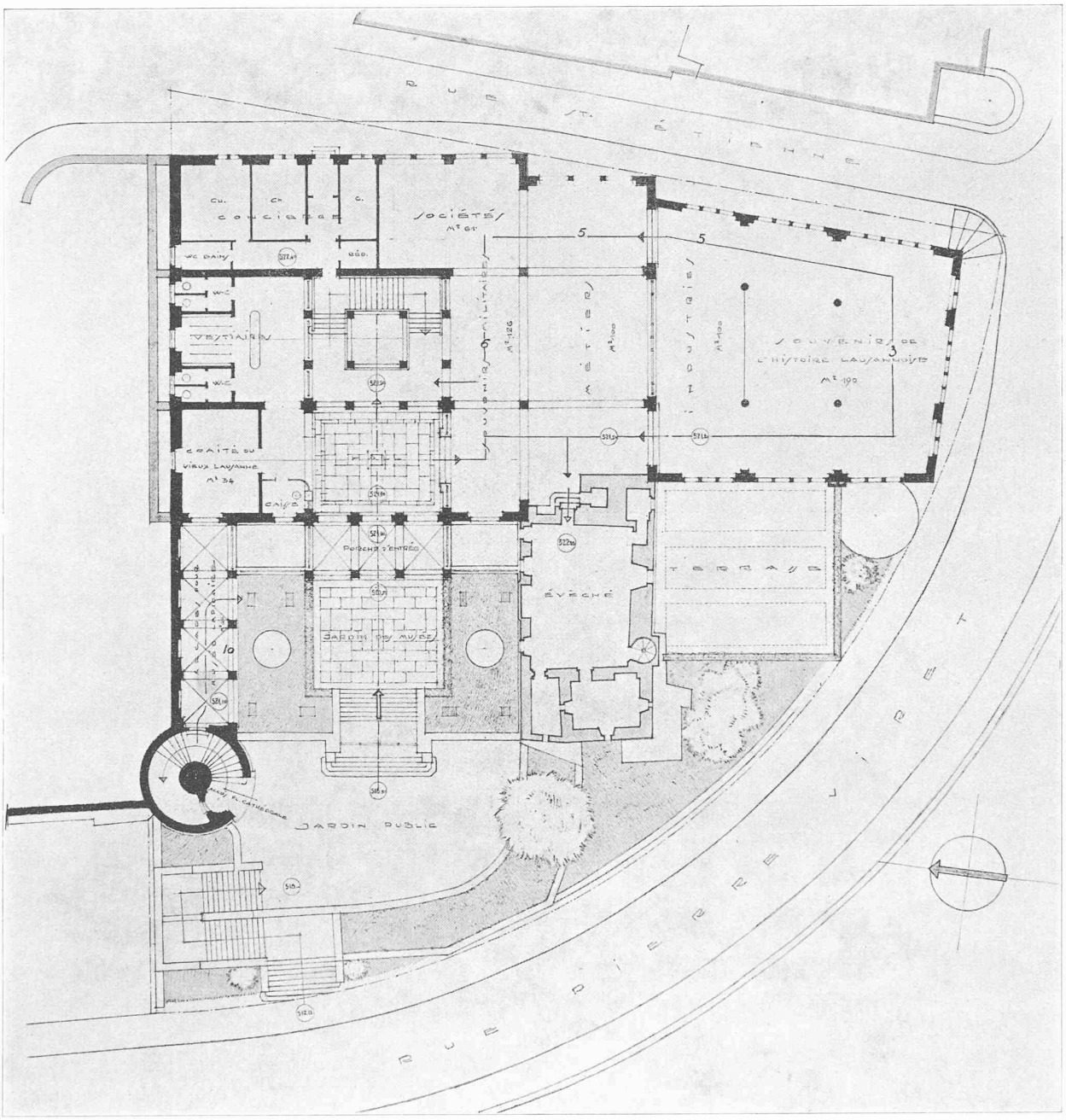
budgétaires et de la mentalité étatiste des politiciens suisses, ceux-ci accéderont à son désir de *contrôler l'ensemble des transports terrestres de marchandises.*

Un tel simplisme est pourtant très dangereux. Parce que l'on a confié à des fonctionnaires presque irresponsables un service, celui-ci ne devrait pas *pouvoir* être, comme toute entreprise quelconque, menacé par des perfectionnements d'ordre technique ou par des procédés moins coûteux, ni soumis aux lois qui s'appliquent à l'ensemble de la vie économique ! La situation actuelle des chemins de fer fédéraux tient surtout à ce qu'ils n'ont pas su, à temps, adapter leurs méthodes aux progrès dans les moyens de transport ; s'ils avaient été les premiers à combiner l'usage de la route et du rail, la transition eût été bien plus facile pour eux, et indiscutée par le public ; quand ils se sont réveillés de leur torpeur, ils avaient des rivaux [1] et ils se sont montrés des concurrents d'abord orgueilleux, puis autoritaires et aigris.

Toutes les entreprises, quelles qu'elles soient dans l'ordre économique, sont créées dans des conditions plus ou moins passagères : elles vieillissent et dégénèrent à mesure que les circonstances se modifient ; peu d'entre elles conservent un fond solide après le temps ordinaire d'une vie humaine. Il en est de même pour les chemins de fer, bien qu'ils aient eu une période de prospérité d'une longueur exceptionnelle. Les chemins de fer fédéraux ont eu le grand tort, *spéculant* sur une activité prolongée sinon éternelle, de ne procéder qu'à de très faibles amortissements [2]. Telle est, avec l'erreur de

[1] Avec raison, Robert Grimm parle de *Vorsprung* (*Eisenbahn und Auto*, Berne, 1926, p. 9).
[2] Sur les amortissements réalisés, v. *Caveant Consules*, p. 126.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



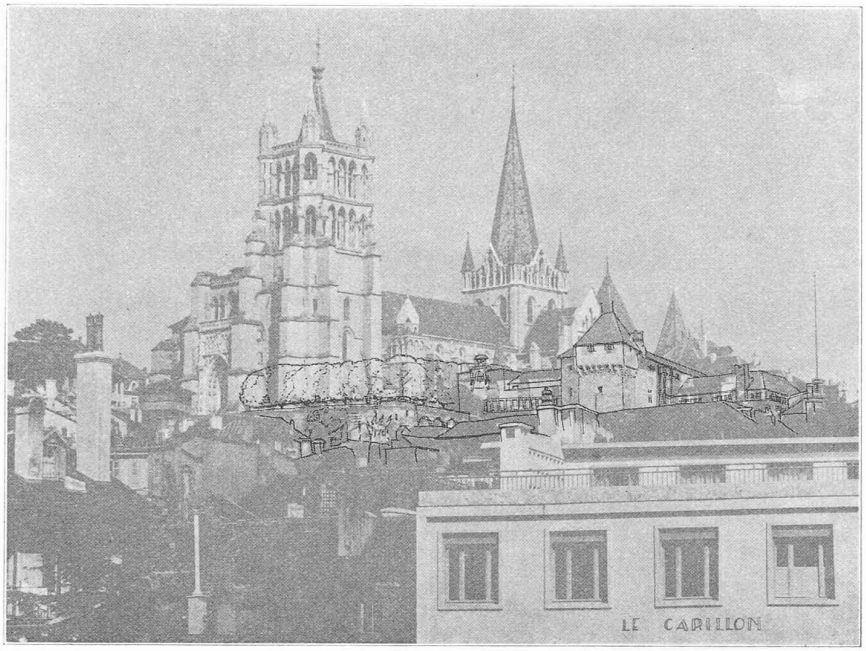
Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.
IIme prime : projet de M. *J. Ramelet.*

n'avoir pas modifié leurs méthodes au moment voulu, la cause principale de leurs difficultés. Ce n'est pas, dès lors, aux chargeurs de supporter le poids, ou au moins le principal poids, des fautes d'une administration publique, mais à la collectivité, en tout cas à elle plus spécialement.

Les chemins de fer d'Etat créés en vue d'établir, dans l'intérêt général, des transports bon marché, ont fini par mettre, au centre de la vie économique, un organe administratif, à personnel coûteux, et ignorant systématiquement tout des « conjonctures » dont ils subiraient les dépressions comme un pays un fléau imprévisible. Qu'importent les crises ! Le moins qu'on puisse faire, est alors de maintenir les tarifs des transports à leur ancien niveau, tandis que les prix de gros baissent beaucoup et que, seule, une réduction générale des prix pourrait permettre une réadaptation ! Quel compte tient-on des excellents conseils des autorités fédérales sur la façon de combattre la cherté de la vie ? Le grand organe des transports a rendu à peu près *fixes* les principaux éléments de son coût de revient ; il a à faire face à un fort service d'intérêts [1] ; au lieu de s'adapter aux conditions du moment, pour le moins dans une certaine mesure, il prétend dominer la situation quelle qu'elle soit, imposer ses volontés sans faiblir. Pour un peu, il parlerait, en ce moment même, de relever ses tarifs, si la concurrence de l'automobile ne lui imposait pas une certaine sagesse.

Allons plus loin. Le jour où les chemins de fer fédéraux n'auraient plus de concurrents, ils seraient probablement,

[1] Il est très intéressant de constater qu'actuellement l'on considère de plus en plus fréquemment comme excessif le prix d'achat des chemins de fer ayant passé leurs installations et leur matériel à la Confédération !

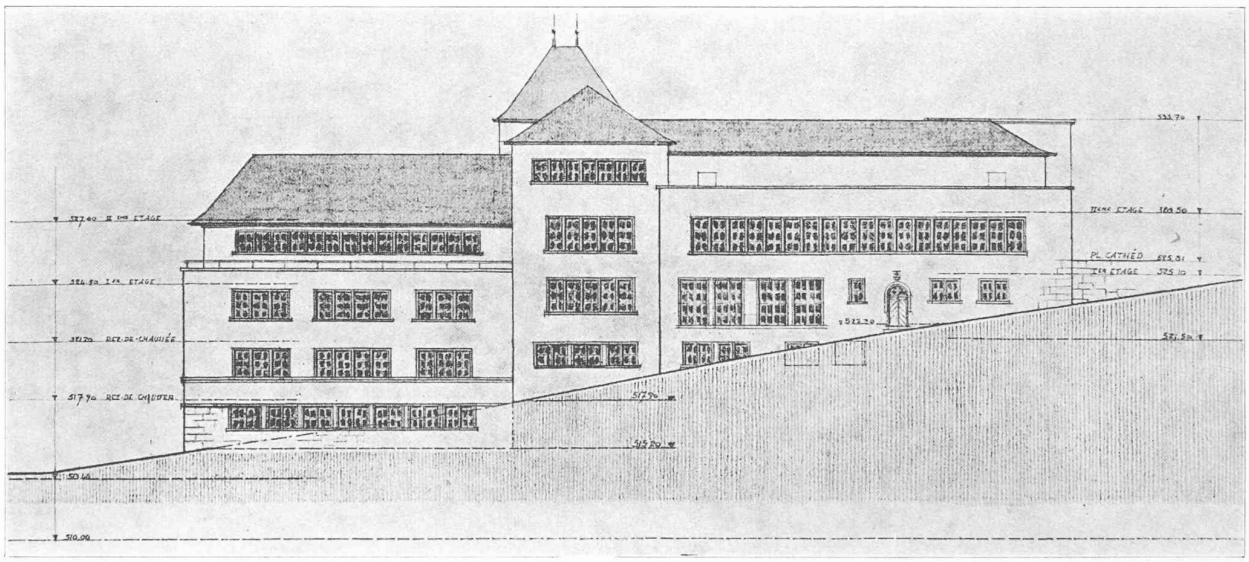


Perspective.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE

IIme prime :

Projet de M. *J. Ramelet.*



Façade sur la rue St-Etienne. — 1 : 400.

comme ils l'affirment, en mesure de répartir leurs frais généraux sur des recettes plus élevées, mais surtout ils deviendraient des *maîtres, incontrôlables dans leurs exigences, sinon livrés aux volontés de leur personnel,* malgré la fixation des traitements dans les services publics dont on fait grand état à Berne. Tout déficit serait comblé si aisément par des relèvements de tarifs qu'on n'hésiterait plus à en décider. L'organe, créé en vue d'une certaine fonction, l'oublierait au point de mettre au premier rang les intérêts personnels de ses chefs et de ses agents.

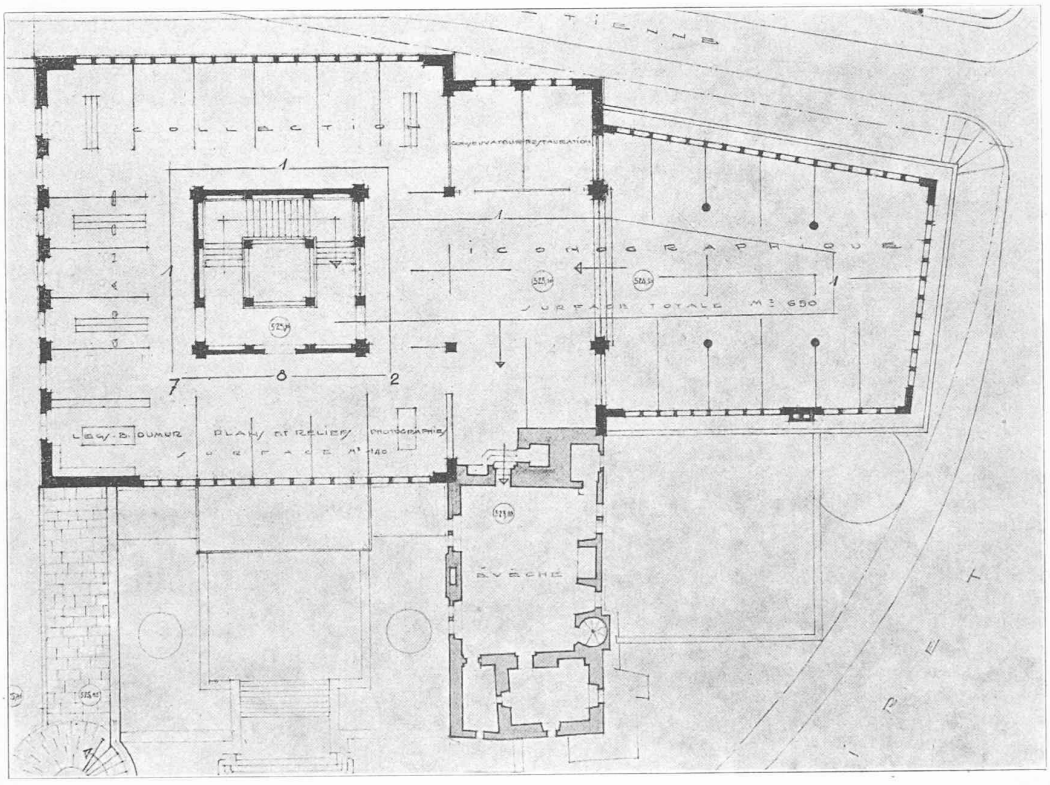
Ce n'est point encore tout. Avec raison, les Suisses s'alarment de ce que leur pays est devenu, au centre de l'Europe, *eine Preisinsel,* une « île de prix », un Etat séparé des Etats voisins, comme une île l'est de la terre, par de hauts prix. Or, si les tarifs ferroviaires y augmentaient à la suite de la création d'un monopole du transport des marchandises, les difficultés d'un pays à vie chère en seraient encore aggravées.

Précisons les conditions de la concurrence dans les transports, d'abord des voyageurs, puis des marchandises, par rail et par route, en Suisse ; nous pourrons mieux juger, dans ses grandes lignes, le programme que les chemins de fer fédéraux vont élaborer prochainement, selon des principes déjà connus, et contre lequel les personnes et sociétés menacées ont pris nettement position, avec l'espoir que l'opinion publique en empêchera la réalisation.

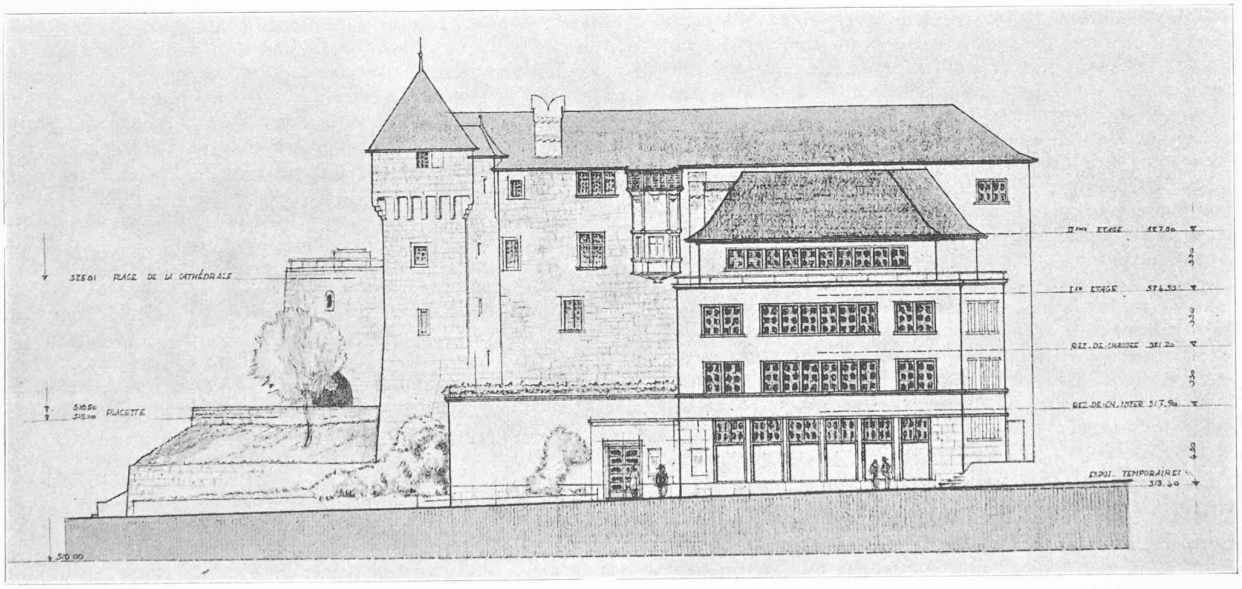
1. *Transport en commun des voyageurs par route.*

La loi fédérale sur le service des postes (2 octobre 1924) pose en principe, dès son article premier, que « l'administration des Postes a le droit exclusif (appelé à Berne « régale ») de transporter des voyageurs par des courses régulières, en tant que ce droit n'est pas limité par d'autres lois fédérales ». Il existe donc en Suisse un *monopole* des transports de voyageurs en commun par route, dans la mesure où il

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



Plan du 1er étage. — 1 : 400.



Façade sur la rue Pierre Viret. — 1 : 400.
IIme prime : projet de M. *J. Ramelet.*

s'agit d'un trafic *régulier* et *professionnel*, en faveur du service postal [1]. Aussi les chemins de fer fédéraux laissent-ils à cet autre service fédéral le soin de défendre les intérêts, en large mesure communs, pour le trafic des voyageurs : du moment où ils ont, de part et d'autre, les mêmes méthodes et les mêmes bases de traitements, ils ne peuvent pas avoir des points de vue bien différents.

[1] Association suisse des propriétaires d'autocamions : *Le Rail et la Route en Suisse*, p. 22.

Les postes non seulement font elles-mêmes les transports de voyageurs sur un grand nombre de routes, mais « accordent des concessions pour le transport régulier des voyageurs aux entreprises dont c'est le métier » (article 3 de la même loi), et, selon l'arrêté du Conseil fédéral « sur l'octroi de concessions pour des courses d'automobiles périodiques facultatives », du 19 mars 1929, accordent des concessions, soit pour les courses « de circuits », celles dont tous les participants sont ramenés au points de départ, soit pour les courses « de

tourisme », dont les voyageurs ne sont pas ramenés au point de départ. Ainsi, lorsque les postes le préfèrent, elles peuvent faire assurer certain service par des entrepreneurs, et elles contrôlent les services réguliers de tourisme, en vue de la surveillance et la défense de leur monopole, et aussi de façon à imposer, dans l'intérêt général, des garanties aux entreprises concessionnaires (articles 4-7 de l'arrêté) et à en tirer quelques avantages financiers pour elles-mêmes et pour les cantons (articles 8 et 9).

Les statistiques démontrent le développement des transports en commun par automobiles des voyageurs, par la poste elle-même, et surtout par des lignes exploitées par des entrepreneurs ou bien concédées [1]. Il s'agit non seulement d'un trafic nouveau, mais de l'ancien trafic des chemins de fer secondaires ou locaux et notamment des chemins de fer de montagne. Et surtout, si le service est bien assuré par la poste ou par ses concessionnaires, les tarifs en sont excessifs, et il est devenu impossible de créer en Suisse des moyens de transport à prix modérés en dehors des excursions exceptionnelles par autocars que les associations locales organisent.

La loi fédérale du 2 octobre 1924 a fixé, dans son article 9, le maximum du tarif kilométrique des voitures postales à 20 centimes, et à la même somme le maximum du supplément kilométrique « sur les routes où l'exploitation est coûteuse ». En fait, le maximum est assez fréquemment atteint sur les routes de montagne : des Diablerets (1163 m d'altitude), on gagne Gstaad (1052 m), en passant le col du Pillon (1550 m), par une grande et belle route de 22,6 km : pour ce parcours, le tarif des voyageurs et de 8 fr. 20, soit 41 fr. français, presque 2 fr. français par kilomètre, *quatre fois plus que le prix payé en France pour un parcours semblable en employant les cars des meilleures entreprises, cinq ou six fois plus qu'en utilisant les cars de certaines entreprises de Nice et de Grenoble !* Même les clients des meilleurs hôtels suisses trouvent de telles conditions excessives, et ne se déplacent que lorsqu'ils sont invités par des automobilistes !

Les tarifs que l'on a établis en Suisse pour les transports par chemin de fer ou par automobile postale découragent les touristes étrangers ; les chemins de fer italiens surtout, mais aussi les chemins de fer français avec leurs billets de famille, savent profiter de la mauvaise humeur qu'ils engendrent. Aussi, les étrangers franchissent-ils, de plus en plus la frontière suisse dans leur *propre automobile*, ou dans un *autocar étranger en voyage exceptionnel*, et à défaut, voyagent-ils en troisième classe, souvent aussi ou même plus chère que la première dans leur propre pays !

On ne se douterait guère qu'en circonstances normales, l'argent apporté par les visiteurs étrangers « bouche » juste le déficit de la balance commerciale ! La Suisse, *Preisinsel* et pays à transports coûteux, aura de la peine à retrouver, après la crise, les anciennes foules d'hivernants et d'estivants. Si les chemins de fer fédéraux n'osent pas trop s'en prendre, dans leurs projets de réforme, aux automobiles privées venant de l'étranger, ils voudraient que l'on soumît les autocars, franchissant les frontières sans presque payer de droits, à une taxe spéciale [2], qui serait légitime et ne perturberait pas les relations actuelles pourvu qu'elle fût modérée.

2. *Les transports de marchandises par autocamion.*

Les chemins de fer fédéraux concentrent leurs plaintes et leurs efforts de lutte sur les transports de marchandises par autocamion. Ils s'en prennent non seulement aux entreprises de transport, mais aux entreprises commerciales, industrielles et agricoles, peut-être pas dans la mesure où elles font des transports pour elles-mêmes — ils hésitent encore sur la position à prendre en ce cas — bien certainement dans celle où elles acceptent de quelque autre entreprise un chargement, à l'aller ou au retour de leurs courses personnelles que, sinon, elles devraient faire à vide [3]. Sur ce dernier point, on pourrait donner satisfaction aux chemins de fer, bien que l'intérêt général soit une grande économie de forces et, par conséquent, le moins de voyages à vide possibles [1]. Quant aux transports par les intéressés dans la limite de leurs besoins, on ne saurait, au contraire, y apporter la moindre restriction, sans froisser le sentiment très ancré dans les esprits modernes, que chacun est en droit d'agir librement, à condition de ne pas violer les principes essentiels de la société ; si on acceptait une exception dans le cas de la concurrence des moyens de transports, il n'y aurait aucun motif pour ne pas en accepter beaucoup d'autres, non moins légitimes.

Bien entendu, les chemins de fer suisses reprochent aux entreprises de transports par route, d'abuser, au point de leur faire une concurrence presque déloyale, des avantages qu'elles tirent de n'avoir pas eu de frais d'installation, et d'être moins frappées par les impôts et par les lois sociales. Ils demandent un relèvement des impôts sur les automobiles, en particulier sur ceux des entreprises de transports, en invoquant qu'ils ne participent que pour moitié aux frais qu'ils occasionnent [2]. Les usagers de la route, donnant d'autres bases à leurs calculs, affirment, en sens inverse, que « si les sommes retirées par l'Etat de l'automobilisme étaient attribuées en totalité au service des routes, elles suffiraient à couvrir la plus grande partie, sinon la totalité des dépenses entraînées par la construction et l'entretien des routes ouvertes aux automobiles » [3]. Comme partout la discussion dégénère d'autant plus en polémique que, de part et d'autre, on est également convaincu de l'excellence de la méthode des calculs ! Ce serait une étude à reprendre en pleine indépendance.

Sur la police des transports par route, les chemins de fer ont établi un programme avec le désir de défendre moins l'intérêt général que leur propre intérêt ; une loi, qui va bientôt entrer en vigueur, réglera la question d'une façon générale.

Avec l'aide de la *Sesa*, les chemins de fer auraient fait, disent-ils eux-mêmes, « le nécessaire pour adapter les prix de transport par chemin de fer à ceux du camion pour certaines marchandises dont ils tenaient à conserver le trafic » [4]. Autant vaut reconnaître qu'ils ont chargé la *Sesa* de ce qu'ils ne *pouvaient* pas faire eux-mêmes ! Qu'ils complètent leurs services par une meilleure utilisation de la route, cela paraît légitime, bien que l'esprit dans lequel ils interviennent, prenne souvent des formes incompatibles avec l'exercice d'un service public ; cela est d'assez bonne guerre dans les conditions présentes. Ils vont souvent, au contraire, trop loin dans leur volonté d'attirer à eux la clientèle. Citons, pour le prouver, quelques faits qui n'ont pas été contestés : « par le truchement de la *Sesa*, ils ont accordé des réductions de tarif personnelles dans des conditions qui n'ont pas été rendues publiques ; par l'arrangement des ciments, ils ont accordé à un trust puissant un cadeau de 400 000 fr. (sans doute le versement d'une somme importante en échange de l'engagement de charger sur des wagons de chemin de fer, les produits expédiés à une certaine distance) ; pour s'assurer du trafic, ils ont passé, avec les chemins de fer du *Reich*, un accord d'après lequel les tarifs préférentiels à l'exportation ne sont pas valables, selon une note en bas des tarifs, pour les envois qui seront transportés plus loin au moyen de véhicules routiers, à destination de localités desservies par d'autres gares » [5]. De plus, la *Sesa* n'accorde de rabais aux expéditeurs que pour des quantités minima — ce qui est admissible — et tant contre l'engagement de ne plus faire de transports par camion à une distance supérieure à quinze kilomètres que contre celui de ne pas acheter ou louer de nouveaux camions.

Dans plus d'un pays, de pareilles pratiques transformeraient les chemins de fer de « demandeurs » en « défendeurs » vis-à-vis de l'opinion publique. Les réductions de tarifs par tractations personnelles et secrètes [6] rendent possibles les plus graves abus ; l'emploi par les chemins de fer du système

[1] G. Schweizer : *Op. cit.*, p. 39 et 40.
[2] *Caveant Consules*, p. 128.
[3] *Caveant Consules*, p. 41.

[1] La *Sesa* combat cette pratique dans ses contrats (texte cité, p. 57 de la brochure de l'A. S. P. A., *Le Rail et la Route en Suisse*).
[2] *Caveant Consules*, p. 134 et 135.
[3] Brochure de l'A. S. P. A. : *Le Rail et la Route en Suisse*, p. 64 et 65.
[4] *Caveant Consules*, p. 130.
[5] Association suisse des propriétaires d'autocamions : *Les chemins de fer et la concurrence de l'automobile*, Berne, 1932.
[6] *Eod. loc.*, p. 55.

des ristournes pratiqué par les compagnies de navigation, est tout aussi regrettable : quant aux combinaisons établies entre les chemins de fer de pays différents pour se défendre contre la route, ce sont des sortes de *boycottages* internationaux. Si la *Sesa* établit des clauses et conditions comme celles que nous avons indiquées, il est inacceptale qu'elle obtienne d'un service public des conditions particulièrement favorables ou, plus exactement, qu'un service public se serve d'elle comme d'un « homme de paille ». Des faits semblables seraient jugés sévèrement par l'*Interstate Commerce Commission* et l'opinion américaines. Lorsque l'on se croit, par suite de la concurrence, dans l'obligation d'employer de pareils moyens de défense, le mieux est de ne pas attirer l'attention sur soi, en crainte de révélations de nature à se retirer toute sympathie. On comprend mieux des tractations, comme celles que les chemins de fer fédéraux ont menées, cet été, avec une grande brasserie pour l'expédition de sa production aux cafetiers et restaurateurs, l'accord étant facilité par le fait que la brasserie ne pouvait pas se servir de son parc d'automobiles régulièrement à travers l'année.

Les chemins de fer fédéraux réclament que « les personnes qui font transporter à de longues distances par camion des marchandises de valeur n'aient pas le droit d'exiger d'être mises, en ce qui concerne les tarifs exceptionnels, ou du moins le taux de ces tarifs, sur le même pied que les clients qui confient au chemin de fer tous leurs transports dépassant une certaine zone... Même si l'on maintient pour le chemin de fer l'obligation de transporter, il n'y aurait rien d'extraordinaire à ce que, conformément à un usage courant dans le commerce, les clients occasionnels n'eussent pas droit, en ce qui concerne l'ordre dans lequel s'effectuent les transports, les délais de livraison et les délais de fourniture de wagons, au même traitement que les clients remettant au chemin de fer non seulement les marchandises taxées au-dessous du prix de revient, mais encore celles qui sont tarifées au-dessus ». — Jamais, chemins de fer et, à plus forte raison, chemins de fer d'Etat, ne se sont montrés aussi menaçants pour l'ensemble de l'économie privée, n'ont prétendu consolider leur situation exceptionnelle de service public par des procédés aussi « capitalistes » ! Jamais ils n'ont demandé un pareil arsenal d'armes dangereuses, car il ne faut pas être grand clerc pour entrevoir qu'un pareil armement aboutirait à de vraies guerres.

Les chemins de fer fédéraux employent ces menaces surtout pour montrer la supériorité du remède général qu'ils préconisent et qui, selon eux, résoudrait toutes les difficultés : *soumettre au régime de la concession les transports professionnels à grande distance par camion* [1].

A l'appui de cette proposition, on invoque les « bonnes expériences de la réglementation par l'Etat du service public des voyageurs en vertu de la régale des postes ». Nous avons vu, au chapitre précédent, que c'était là, au lieu d'un motif d'apaisement, un motif de graves inquiétudes, car les automobiles postales ont des tarifs excessifs et les postes empêchent l'établissement de services publics à des prix modérés.

Le grand principe que l'on poserait, serait qu' « au moment d'accorder la concession, on tiendrait compte des conditions de la concurrence et des besoins du trafic » [2]. Ainsi, les chemins de fer fédéraux mettraient la main sur les transports des marchandises qu'ils régleraient à leur volonté. Or, même lorsque l'on est partisan d'une certaine coordination des transports par rail et par route, il faut reconnaître que la direction générale des chemins de fer fédéraux n'a guère prouvé jusqu'à présent sa compétence à résoudre le problème, et, plus encore, a trop d'esprit de lutte et trop peu de respect des principes juridiques et économiques d'un Etat moderne, pour que l'on puisse lui confier, sans craintes, la grave et délicate mission de donner aux transports une base solide et équitable dans l'intérêt de la collectivité.

Conclusion.

Les chemins de fer fédéraux ont mis à l'étude la question de leur relèvement financier. Une des principales mesures que leur direction générale proposera, sera certainement le régime de la « concession » pour le trafic des marchandises, ou quelque régime voisin. Lorsqu'une commission composée d'éléments tant politiques qu'économiques, aura déposé ses conclusions, celles-ci seront examinées par le Conseil fédéral, puis par les Chambres fédérales. Cette question sera, pendant de très longs mois, sinon deux ou trois années, l'une de celles qui préoccuperont le plus le gouvernement et les particuliers en Suisse. Elle deviendra même probablement une grave question politique.

Malgré leurs efforts pour tourner l'obstacle, les chemins de fer fédéraux ne pourront pas obtenir l'établissement d'un régime de concession pour les transports de marchandises par route avant une modification de la Constitution. Celle-ci, en effet, d'une part, pose en principe la liberté du commerce et, de l'autre, n'autorise la Confédération à réglementer le trafic des automobiles que dans la mesure où il s'agit de la police de la voirie [1]. Cela annonce de longues, sinon d'interminables discussions, à moins de l'établissement d'un programme restreint et modéré, sur lequel l'accord se ferait entre les intérêts opposés, et qui ne nécessiterait pas d'étendre les droits de la Confédération.

Les usagers de la route se sont déjà mis sur la défensive : d'abord l'A. S. P. A. dont nous avons déjà cité les brochures de propagande et dont le secrétaire, M. E. Monteil, a une grande connaissance de la question comme un beau talent d'exposition ; puis la Chambre syndicale suisse de l'automobile, du cycle et des parties qui s'y rattachent. Et ils ont trouvé un appui dans la presse.

L'opinion publique est très partagée. D'un côté, les chemins de fer fédéraux sont une force qui est respectée par les vieux radicaux se rappelant l'ancienne campagne pour le « rachat » et craignant de voir ébranler l'un des piliers du socialisme d'Etat, et qui est soutenue par l'armée des fonctionnaires, en vertu de l'esprit de solidarité. De l'autre côté, tous ceux qui touchent de près ou de loin aux transports par route, dans les villes ou à la campagne, sont renforcés par les adversaires d'un interventionnisme, aux résultats de plus en plus discutés. Au cas de référendum, il y aurait peu de chances pour qu'une majorité acceptât un projet réglant le transport des marchandises comme le transport des voyageurs en commun par route (« régale » de la poste).

Les Suisses finiront, sans doute, par se prononcer en faveur d'un *projet de conciliation*, devant être appliqué par une direction générale des chemins de fer fédéraux à esprit, sinon à personnel nouveau, à moins que, la lutte rendant tout espoir d'accord impossible, ils ne se contentent d'apporter au *statu quo* quelques correctifs de détail, visant autant les procédés abusifs des chemins de fer fédéraux que les plus graves exagérations des transports par route. Quant au point le plus important, la situation financière des chemins de fer fédéraux, il faudra bien le résoudre en prévoyant une exploitation plus économique de ceux-ci, probablement aussi, quelques relèvements de tarifs sitôt que la crise se sera un peu atténuée, et certainement une aide budgétaire de la Confédération.

A un problème très complexe, non une solution unique, pour le moins principale, mais un ensemble de solutions, tout à la fois visant les diverses causes de la situation actuelle et répartissant aussi équitablement que possible la charge d'un déficit.

CHRONIQUE

Assainissement financier des C. F. F.

On en discute beaucoup, et à l'heure où ces lignes paraîtront, la solution du problème sera peut-être plus proche qu'aujourd'hui. Toutefois, on a quelques raisons de croire que les choses n'iront pas très vite car, il ne faut pas se le dissimuler, c'est toute la question du rail et de la route qui se pose, de même que celle de la soustraction des *C. F. F.* aux influences politiques.

La Direction générale, pour l'élaboration de son projet, s'est environnée de tous les renseignements nécessaires. On a déjà échangé des opinions avec les automobilistes, lors

[1] *Caveant Consules*, p. 66 et suiv. Les chemins de fer fédéraux n'ont pas encore renoncé à inclure dans cette réglementation les transports par les propriétaires de camions pour leurs besoins personnels, bien que ces transports ne soient pas visés dans la brochure.

[2] *Caveant Consules*, p. 132.

[1] Alfred Ernst : *Op. cit.*, p. 84 et suiv.