Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 59 (1933)

Heft: 5

Sonstiges

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: 12.12.2025

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

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.

d'une réunion tenue notamment à Zurich, il y a peu de temps, sous la présidence de M. Wetter, Conseiller national, président du directoire de la Chambre suisse de l'industrie et du commerce.

Il va de soi qu'on n'est pas tombé d'accord du premier coup. Mais on est unanime à dire qu'il importe de mettre fin, en ce qui concerne les transports par rails et par routes, à un état fâcheux, voisin de l'anarchie. Une réglementation est nécessaire.

Celle-ci pose précisément quantité de problèmes. Il est simple d'affirmer qu'il convient de répartir plus équitablement, au point de vue de l'intérêt général du pays, les transports professionnels ou marchandises par routes et par rails. Mais déterminer précisément cette « répartition plus équitable » ne sera pas une petite affaire.

Il faudra travailler par la voie législative, en créant auparavant une base constitutionnelle actuellement inexistante.

Attendons les résultats des tractations et études en cours. Et suivons les communiqués qui seront publiés. Il y a là de quoi intéresser aussi bien les techniciens que les économistes.

Les *C. F. F.*. dans l'obligation actuellement de restreindre partout leurs dépenses, ont ramené de 80 à 64 millions environ leur budget de construction pour cette année. Certaines communes, celle de Liestal par exemple (qui espérait avoir une nouvelle gare) ont protesté avec la dernière énergie. Mais les *C.F.F.* ont tenu bon.

Le franc suisse.

Il faut bien en parler, ne fût-ce que pour faire le point, voir un peu ou nous en sommes et rappeler les inextricables difficultés où se débattirent les pays qui, comme la France, l'Allemagne surtout, et tant d'autres, firent, de plus ou moins mauvais gré, de l'inflation.

La situation de notre franc suisse, à n'en pas douter, est encore excellente, mais il ne faut pas oublier qu'elle pourrait assez rapidement le devenir beaucoup moins.

Pour 1933, le déficit total des budgets de la Confédération, des cantons et des communes s'élève à environ 250 millions de francs. Tant que l'attitude de la Banque nationale, vis-à-vis des collectivités publiques, demeurera ce qu'elle est, le danger de l'économie déficitaire de celles-ci n'est pas très grand. Au surplus, le ménage de l'Etat ne constitue qu'une fraction encore modeste de notre économie nationale.

Cependant, l'étranger accorde à ce ménage, à sa tenue actuelle et future, une importance majeure. C'est évidemment une pierre de touche de notre situation. Celle-ci est sérieuse. Le solde passif de notre balance commerciale, qui était de 600 millions durant les années 1926-29, a passé à un milliard, et notre balance des paiements est aussi devenue passive. On pense qu'elle doit être de 500 à 800 millions moins bonne qu'en 1928.

Dans ce cas, si notre encaisse-or n'a pas diminué, cela provient incontestablement de l'afflux chez nous des capitaux étrangers. Au 7 décembre 1932, sur une encaisse-or de 2,55 milliards, la part à ce stock d'or des capitaux étrangers était de 1,5 milliard environ. On aperçoit immédiatement que si un mouvement de reflux des capitaux se produisait, il nous resterait environ un milliard d'encaisse-or. Mais comme notre balance des paiements est en déficit de quelque 500-800 millions, on voit immédiatement que nous ne pourrions pas conserver longtemps une monnaie saine et stable.

Au fond, l'encaisse-or d'un Etat ne signifie pas grand'chose. Il est nécessaire, pour un pays qui veut garder son franc solide, de maintenir ses finances en ordre et sa balance des paiements en équilibre. Pour cela que devons-nous faire ? Indiscutablement adapter le plus possible nos prix à ceux des autres nations, autrement dit, conformer nos dépenses à nos recettes diminuées. On ne sortira pas de là. Seulement, si c'est tout simple à dire et à comprendre, ce n'est pas aussi facilement réalisable.

J. Peitrequin.

Série de conférences sur la construction des routes et la circulation routière.

L'*Union suisse des professionnels de la route* organisera, du 22 au 24 mars prochain, une série de conférences sur la construction des routes et la circulation routière, qui auront lieu à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich. En voici la liste :

1. Linienführung, Längen- und Querprofil und Unterbau der Strassen (1 Stunde) : Oberregierungsrat Ertl, Weilheim, Ob. Bayern.
2. Grundsätze für den Ausbau des italienischen Hauptstrassennetzes — mit Lichtbildern — (1 Stunde) : Professor E. Thoman, E. T. H. Zürich.
3. Die Strassendecke und die Ausbildung der Fahrbahn (1 Stunde) : Kantonsingenieur A. Schläpfer, Herisau.
4. Conditions particulières à envisager lors de la construction des routes dans les villes (1 heure) : L. Archinard, ingénieur Département des travaux publics, Genève.
5. Die Strassenbaustoffe (2 Stunden) : Ing. Rüegg, Mailand.
6. Fahrzeug und Strasse (1 Stunde) : Prof. Dr. ing. Schenck, Leiter der Strassenbauforschungsstelle, Charlottenburg.
7. Strassenunterhalt und -Reinigung (1 Stunde) : Strasseninspektor Al. Bossard, Städt. Baudirektion, Luzern.
8. Leitungen im Strassenkörper (1 Stunde) : Ing. E. Schuler, Adjunkt des Stadting. Zürich.
9. Ueberlandbahnen und Strassen (1 Stunde) : Prof. E. Thomann, E. T. H. Zürich.
10. Eisenbahn und Strasse im modernen Verkehr. Le rôle des chemins de fer et des routes dans le trafic moderne
   a) du point de vue des chemins de fer (1 heure) : Ing. X. Remy, directeur des chemins de fer de la Gruyère, Bulle;
   b) der Standpunkt der Strassenbenützer (1 Stunde) : Ing. E. Monteil, Geschäftsführer des Verbandes schweiz. Motorlastwagenbesitzer, Bern.
11. Zusammenarbeit zwischen Bahn und Auto.
12. Mesures techniques et de police pour le règlement de la circulation en rase campagne (1 heure) : M. Claudon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, Colmar.
13. Technische und polizeiliche Massnahmen für die Verkehrsregelung in Städten. Mesures techniques et de police pour le règlement de la circulation dans les villes :
   a) en France — avec projections lumineuses — (1 heure) : M. Boutteville, chef des Services techniques de la voie publique, de l'éclairage et du nettoiement, Paris;
   b) in Italien — mit Lichtbildern — (1 Stunde) : Comm. Dr. Ing. Albertini, Milano.
14. Strassenbeleuchtung (1 Stunde).
15. Unsere Alpenstrassen, ihre Entstehung, Entwicklung und die Notwendigkeit ihres Ausbaues (1 Stunde) : Kantonsingenieur A. Blumer, Glarus.
16. Le réseau des routes suisses, sa valeur économique et touristique (1 heure) : M. Faillettaz, président de la commission de tourisme de l'A. C. S., Lausanne.

La série des conférences commencera le mercredi, 22 mars, à 10 heures du matin. Le prix des cartes de participants est le suivant :

	pour membres de l'Union	*pour non sociétaires*
pour tout le cours	Fr. 15.—	Fr. 25.—
pour heures séparées	» 2.—	» 3.—

Le programme détaillé de cette série de conférences peut être demandé au Secrétariat de l'Union suisse des professionnels de la route, Waisenhausstrasse 2, à Zurich (case postale Hbf. 88. Téléphone 38448).

BIBLIOGRAPHIE

Was kostet die Elektrizität im Haushalt?, von *Arnold Kaufmann*. En vente à l'Imprimerie Gassmann S. A., à Soleure. Prix : Fr. 2.50.

Que coûte l'emploi de l'électricité dans les ménages? Voilà ce que M. le Dr A. Kaufmann, professeur au Gymnase cantonal de Soleure, calcule avec précision, mais d'une façon que son talent d'exposition rend facilement intelligible aux usagers — et aux usagères que l'auteur a eu surtout en vue — les moins familiarisés avec la science électrotechnique. Souhaitons que ce petit ouvrage (116 pages 14×22 cm) rédigé sous les auspices, entre autres, de la « Société pour la diffusion de l'énergie électrique en Suisse » et de l'« Association suisse des Electriciens », soit traduit en français, car c'est un excellent instrument de vulgarisation des applications de l'énergie électrique. Tous les exemples de calculs numériques visent des cas concrets tels qu'ils se présentent dans la vie quotidienne de notre pays.

Voir page 8 des feuilles bleues le communiqué de l'Office suisse de placement.

Lausanne — Imp. La Concorde.