

Économie politique

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse**

Band (Jahr): **29 (1937)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

réussi à conserver les positions les plus importantes de sa maîtrise commerciale internationale, que les Etats-Unis marquent un recul plus important, que la France et l'Italie se trouvent en bien fâcheuse posture. L'Allemagne semble reconquérir jusqu'au delà des positions qu'elle occupait en 1913 et, derrière elle, on observe la montée du Japon dont l'avance est vraiment impressionnante.

Les indications que nous venons de donner n'épuisent évidemment pas le sujet. Mais elles montrent suffisamment que les conditions de la concurrence internationale ont profondément changé depuis le début de la crise.

Economie politique.

Le développement du trafic ferroviaire et des transports routiers en Suisse.

En complément des articles dont nous commençons la publication dans le présent numéro, nous citons quelques chiffres susceptibles de nous servir de base de discussion.

En ce qui concerne la longueur du réseau de nos chemins de fer, nous renvoyons le lecteur au numéro de mars 1934 de la « Revue syndicale suisse » où figurent les chiffres récapitulatifs de 1848 à 1931. Depuis 1931 (5836 km), la longueur du réseau n'a pas augmenté beaucoup; elle était de 5857 km en 1935.

Le tableau suivant donne un aperçu des *prestations* techniques et financières *de tous* les chemins de fer (à voie normale, à voie étroite, à crémaillère, funiculaires et tramways):

Années	Voyageurs transportés en milliers	Marchandises transportées en milliers de tonnes	Total des recettes d'exploitation en millions de francs	Excédent d'exploitation en millions de francs	Effectifs du personnel
1900	115,187	14,748	149,6	60,5	30,730
1910	239,533	17,332	239,6	86,3	45,485
1920	329,942	22,383	514,4	50,8	53,337
1929	418,099	26,813	573,1	189,8	46,263
1930	430,063	25,772	561,3	164,6	47,285
1931	430,637	25,236	523,5	132,9	47,165
1932	414,725	21,953	464,4	87,8	46,150
1933	407,422	21,603	456,0	95,4	44,546
1934	398,828	21,800	451,6	106,3	43,642
1935	381,075	20,996	426,8	91,4	42,443

C'est en 1929 que furent atteints les chiffres les plus élevés pour le transport des marchandises, tandis que ce fut en 1931 que celui des voyageurs accusa les meilleurs résultats. Depuis lors, l'on a constaté une régression constante aussi bien dans le trafic des marchandises que dans le transport des voyageurs. Le maximum d'effectifs du personnel fut atteint en 1920 et le nombre des employés n'a cessé de décroître dès ce moment, bien que l'on eût enregistré de plus fortes prestations de la part des chemins de fer.

Les chiffres relatifs aux C. F. F. traduisent la même évolution:

Années	Voyageurs transportés en milliers	Marchandises transportées en milliers de tonnes	Total des recettes d'exploitation en millions de francs	Excédent d'exploitation en millions de francs	Effectifs du personnel
1903	50,011	8,916	111,2	38,3	25,166
1910	80,625	13,142	187,6	70,5	34,985
1920	86,080	15,830	394,0	35,7	39,410
1929	126,550	19,276	431,4	151,0	33,532
1930	127,911	18,547	420,5	129,1	34,305
1931	124,273	17,793	389,5	106,2	34,006
1932	116,864	15,273	343,0	69,7	33,185
1933	114,854	14,796	336,6	76,7	31,741
1934	114,293	14,983	333,6	86,0	30,861
1935	109,864	14,238	314,8	74,4	29,834
1936	106,933	12,804	291,4	66,6	28,642

En 1936, le trafic-marchandises des C. F. F. se trouva réduit aux deux tiers de celui de 1929; c'est à peine s'il atteignit celui de 1910. Le transport des voyageurs a souffert de la crise moins fortement; cependant, il fut inférieur d'environ 16 % aux résultats de 1930. Il en suivit naturellement une régression proportionnelle des recettes d'exploitation et du bénéfice d'exploitation (respectivement 32 et 56 % par rapport à 1929). Au cours des dix-sept dernières années, l'on comprima les effectifs du personnel de 39,410 agents (1920) à 28,642 en 1936. Les effectifs du personnel des C. F. F. sont à peu près semblables à ceux de 1906, tandis que le trafic est sensiblement plus fort qu'à cette époque, surtout en ce qui concerne le transport des voyageurs. La diminution du trafic depuis 1929 est imputable tout à la fois à la crise économique et à la concurrence de l'automobile. Cependant, c'est principalement de la conjoncture que dépend le sort des chemins de fer. La concurrence de l'automobile a toutefois contribué à aggraver la situation. Si la conjoncture avait été meilleure, les chemins de fer auraient très probablement conservé leurs positions et le trafic routier se serait emparé du *surplus*.

Voici des chiffres montrant le développement du *parc automobile suisse*:

	Voitures	Camions	Total	Nombre d'habitants pour un véhicule automobile
1910	2,276	326	2,602	1435
1920	8,902	3,331	12,233	317
1925	28,697	8,381	37,626	104
1930	60,735	14,715	78,255	52
1933	66,394	18,366	86,684	48
1934	69,744	18,828	90,735	46
1935	70,765	18,909	91,860	45
1936	69,098	18,454	89,680	46

Pendant ce temps relativement court de quinze ans, le trafic automobile s'est développé rapidement. Tandis qu'en 1910 on ne comptait, au total, que 2602 véhicules, il y en avait 91,860 en 1935; en 1910, l'on comptait 1435 habitants pour un véhicule, en 1935 il n'y en avait plus que 45. Jusqu'en 1935, l'augmentation fut constante; en 1936, pour la première fois, il y eut une petite régression. C'est le nombre des camions qui importe le plus aux chemins de fer, car les camions s'emparent du trafic-marchandises, tandis que les voitures automobiles sont moins dangereuses.

A cet égard, les conclusions de l'Office fédéral de statistique sur *le tourisme automobile en Suisse* sont intéressantes. Une récapitulation afférente aux mois de juillet et août 1937 et qui a trait aux plus grands hôtels démontre qu'un tiers environ des arrivées et un peu moins d'un quart des nuitées concernent des automobilistes. Puisque les propriétaires d'automobiles, pour diverses raisons, préfèrent les grands hôtels, l'on peut conclure de ces chiffres que la participation des hôtes circulant en automobiles est encore moindre pour la généralité des hôtels de notre pays. En tout cas, l'on a réussi à établir ainsi le rôle que l'automobilisme joue dans notre industrie hôtelière. Il est toutefois bien entendu qu'on ne pourrait pas faire passer au rail ce trafic routier.

L'année passée, l'on a dressé, pour la première fois, une statistique sur le trafic-marchandises assuré par des véhicules routiers (deuxième semestre 1936):

1936:	1000 tonnes	1000 hl	Têtes d'animaux	Total exprimé en tonnes
Juillet	265,9	334,4	41,323	320,1
Août	278,4	378,3	53,122	338,4
Septembre . . .	296,1	366,3	52,879	354,9
Octobre	343,0	380,4	45,657	403,9
Novembre	296,9	293,4	42,993	346,4
Décembre	268,2	295,3	48,702	317,5
Juillet/décembre .	1,748,5	2,048,1	284,676	2,081,3
1937:				
Janvier	224,5	250,3	36,609	
Février	233,2	254,8	31,072	
Mars	285,0	315,9	44,179	

Dans ce trafic global, il faut distinguer:

1936:	Trafic privé	Trafic professionnel	Transports en provenance de l'étranger sur véhicules étrangers
	total en 1000 tonnes		
Juillet	214,7	104,7	0,6
Août	218,1	119,7	0,6
Septembre	222,8	131,3	0,8
Octobre	246,2	156,9	0,9
Novembre	206,8	138,8	0,8
Décembre	193,3	122,9	1,3
Juillet/décembre . . .	1,302,0	774,4	4,9

On arrive ainsi, pour le deuxième semestre 1936, à un total de 2,081,300 tonnes transportées par route et l'on peut évaluer ce trafic à 4 millions de tonnes pour l'année entière (si l'on estime que les chiffres de juillet à décembre en représentent la moitié). Au cours de la même année, les Chemins de fer fédéraux transportèrent 12,8 millions de tonnes et les chemins de fer suisses dans leur ensemble 21,0 millions (1935). Ces chiffres montrent la part considérable et étonnante que l'automobile a prise. Ajoutons à cela que la statistique reproduite ci-dessus n'est pas complète et qu'en réalité le rôle des transports routiers est encore plus grand.

Ces chiffres montrent aussi de quelle importance est le problème rail-route pour notre économie nationale. Si ces deux moyens de transport continuent à se combattre, les deux en souffriront et notre économie en pâtira; c'est le peuple qui fera les frais de cette stupide concurrence. L'heure est à une entente basée sur une répartition équitable et raisonnable du trafic.