

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 42 (1950)
Heft: 4

Artikel: Le problème des transports en Suisse
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-384653>

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: 25.01.2026

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

REVUE SYNDICALE SUISSE

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

N° 4 - AVRIL 1950

42^e ANNÉE



Le problème des transports en Suisse

Par *Robert Bratschi*, conseiller national,
président de l'Union syndicale suisse

I

Les difficultés dans lesquelles les transports se sont débattus en Suisse pendant les vingt années qui séparent les deux guerres constituent l'un des plus importants parmi les problèmes que notre pays a dû affronter pendant cette période.

L'ouverture des hostilités en 1939 a modifié la situation. L'approvisionnement insuffisant du pays en carburants a réduit toujours davantage l'importance des transports routiers, dont l'activité a dû être restreinte de manière draconienne. D'autre part, le volume global des transports a rapidement diminué. Les chemins de fer ont eu la possibilité de démontrer leur capacité de rendement et leur faculté d'adaptation. Malgré un équipement technique insuffisant et un personnel dont les effectifs avaient été trop fortement réduits au cours des années trente, le rail a fait face pour ainsi dire sans accroc — mais non sans difficultés — aux tâches nouvelles. Les plus hautes autorités civiles et militaires ont célébré comme il convenait les mérites des chemins de fer et de leurs agents. La presse, qui en temps ordinaire ne leur ménageait pas les critiques, a fait chorus. On a tout particulièrement insisté sur le fait que le haut degré d'utilisation du matériel roulant a permis aux chemins de fer d'équilibrer leurs recettes et leurs dépenses non seulement sans emprunt et sans aide financière de l'Etat, mais aussi sans relèvement des tarifs.

On a profité de cette situation pour procéder à ce que l'on a appelé l'assainissement des Chemins de fer fédéraux. En réalité, la Confédération n'a fait que rembourser, en les capitalisant, les charges étrangères au chemin de fer qui avaient été injustement

imposées autrefois aux C. F. F. En janvier 1945, le peuple s'est prononcé très nettement en faveur de cette mesure, contre laquelle le référendum avait été lancé. En 1943, le Parlement avait mis au point un nouvel article constitutionnel visant à réaliser une sorte de coordination entre le rail et la route. Si le Conseil fédéral n'avait pas différé d'aussi incompréhensible manière la consultation populaire, cet article serait probablement en vigueur aujourd'hui. La politique dilatoire du gouvernement en a malheureusement entraîné le rejet en 1946.

Au cours des années qui ont suivi immédiatement la seconde guerre mondiale, le problème des transports n'a pas soulevé de grosses difficultés. Grâce à la période de grande prospérité qui a régné jusque vers le milieu de 1948, le volume des transports était si considérable que les chemins de fer et les véhicules routiers — bien que le nombre de ces derniers augmentât constamment — étaient pleinement occupés. D'aucuns en venaient même à considérer comme une erreur les tentatives faites antérieurement par l'Etat pour mettre un peu plus d'ordre dans les transports. Ils donnaient à entendre que, dans ce domaine également, le rétablissement de la liberté absolue était le seul remède.

Mais le fléchissement de l'activité économique a fait réapparaître les difficultés d'hier et les anciens conflits.

Le nombre des véhicules à moteur a rapidement augmenté. On en comptait 280 000 à l'automne 1949, soit 100 000 de plus que dix ans auparavant. Il convient de relever la forte augmentation du parc des camions, dont 40 000 circulaient à l'automne 1949. Leur nombre a doublé par rapport à la période qui précède immédiatement la guerre. En revanche, le volume global des transports a diminué. L'accroissement de l'offre et la régression de la demande ont naturellement provoqué une intensification de la concurrence. La période de plein emploi dans le domaine des transports appartient désormais au passé. Il est probable que nous connaîtrons de nouveau, et dans toute leur ampleur, les difficultés qui ont caractérisé l'entre-deux-guerres.

II

Ce sont naturellement les chemins de fer privés, dont la situation a toujours été moins solide que celle des C. F. F., qui se ressentent les premiers des difficultés nouvelles.

Lorsque après la création de la Confédération moderne la Suisse a passé, avec vingt ans de retard sur les autres pays, à la construction des chemins de fer, on s'est demandé à qui cette tâche devait être confiée: au pouvoir central, à l'économie privée ou aux cantons?

Le Bernois Jacob Stämpfli, avec toute la prescience d'un grand homme d'Etat, affirma d'emblée que l'établissement et l'explo-

tation des voies ferrées devaient être l'affaire de la Confédération. Il défendit opiniâtrement sa manière de voir pendant plus de vingt ans, mais sans parvenir à l'imposer. Son adversaire, le Zuricois Alfred Escher, l'emporta. Il avait l'appui des grandes banques et de tous ceux qui voyaient avant tout dans les chemins de fer une machine à dividendes.

Le projet d'étatisation des chemins de fer présenté en 1891 par le radical argovien Welti ayant échoué, c'est au Lucernois Zemp, conseiller fédéral catholique-conservateur, qu'il appartenait de faire triompher l'idée du rachat. La situation des chemins de fer était devenue si précaire qu'une nationalisation s'imposait. Le peuple vota leur rachat en février 1898. La Suisse prenait rang parmi les pays qui avaient confié à l'Etat la gestion des chemins de fer: l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Belgique, la Suède, etc.

A l'instar de ces pays, la Suisse renonça à nationaliser tous les réseaux. Le rachat devait se limiter aux lignes principales. Il avait donc le caractère d'une demi-mesure, dont les inconvénients furent encore accentués par les modalités mêmes. En effet pour classer les lignes principales, on n'a pas pris comme critère l'importance économique de telle ou telle ligne, mais celle de la compagnie privée qui l'exploitait. En principe, on a racheté toutes les lignes qui se trouvaient par hasard exploitées par les cinq grandes sociétés privées: le Jura-Simplon (direction à Lausanne), le Central suisse (direction à Bâle), le Chemin de fer du Saint-Gothard (direction à Lucerne), le Nord-Est suisse (direction à Zurich) et l'Union suisse (direction à Saint-Gall). L'importance économique des diverses lignes ne joua aucun rôle. En revanche, toutes celles qui n'étaient pas en possession de l'une ou de l'autre des cinq compagnies ne furent pas rachetées. Il en résulta pas mal d'injustices. Des lignes secondaires furent nationalisées parce qu'elles appartenaient à l'une de ces puissantes sociétés, tandis que d'autres, nettement plus importantes, ne furent pas nationalisées parce qu'elles étaient entre les mains d'un autre propriétaire. Certes, vers 1890 déjà, on avait prévu les difficultés que ne manquerait pas de provoquer une méthode de rachat qui laissait tant de place au hasard. Mais on pensait que les rationalisations seraient poursuivies ultérieurement.

Vers la fin du siècle dernier, le réseau ferroviaire suisse était pour ainsi dire achevé. Les constructions ultérieures ont tout au plus un caractère complémentaire et elles n'ont guère modifié l'ensemble. La construction du tunnel du Simplon par les Chemins de fer fédéraux était déjà prévue au moment du rachat. Les lignes du Lötschberg et de Moutier-Longeau furent conçues comme voies d'accès au Simplon. Le Lötschberg a été ouvert pendant la première guerre mondiale. Depuis lors, on n'a plus construit de nouvelles lignes d'une importance nationale. Soleure a été reliée par une ligne à voie normale avec le Jura (Moutier) et par une ligne à voie étroite

avec la Ville fédérale. Le canton des Grisons a dû créer son propre réseau (400 km. à voie étroite). En revanche, la Suisse orientale a dû renoncer au chemin de fer des Alpes orientales, dont la construction était prévue par la loi de rachat. Par la ligne Bodensee-Toggenbourg, le canton de Saint-Gall a réalisé la jonction entre les lacs de Constance et de Zurich. La ligne Kreuzlingen (Constance)-Weinfelden-Wil a été ouverte avec l'aide des chemins de fer secondaires de l'Allemagne du Sud.

A l'exception du Jura neuchâtelois et du chemin de fer du Seetal, on a renoncé à nationaliser d'autres lignes. Ainsi donc, on avait créé un état de choses propre à susciter, en temps de dépressions économiques, des difficultés insupportables pour les chemins de fer. On le vit bien pendant la première guerre mondiale et les années qui ont suivi.

La guerre et la crise ultérieures provoquèrent un recul très sensible du trafic. De plus, le progrès technique avait suscité au rail — qui détenait jusqu'alors une sorte de monopole en matière de transport — un concurrent dangereux: l'automobile. Très rapidement, la route draina une partie considérable du trafic. Ce concours de circonstances ouvrit pour les C. F. F. une ère de gros déficits et une période de difficultés croissantes pour les autres chemins de fer. Plusieurs d'entre eux auraient été dans l'impossibilité de maintenir leur exploitation sans l'aide de la Confédération. A l'issue de la première guerre mondiale, elle facilita l'électrification par l'octroi de crédits à bas intérêts. Dans l'entre-deux-guerres, Berne, en partie grâce aux interventions de la Fédération suisse des cheminots et de ses représentants au Conseil national, vint à plusieurs reprises en aide aux chemins de fer privés. La loi fédérale sur l'aide aux chemins de fer privés, du 6 avril 1939, constitue la plus importante de ces interventions. Nous la devons, à côté de l'effort des compagnies privées, au postulat défendu par l'auteur de ces lignes au Conseil national. Aux termes de cette loi, la Confédération mit une somme de 140 millions de francs à la disposition des chemins de fer privés, mais à la condition que les cantons accordent une contribution équivalente. Les charges des cantons ont été allégées en ce sens que les sommes qu'ils avaient déjà versées aux chemins de fer au bénéfice de la loi furent prises en compte. La Confédération affecta 125 millions de francs à l'assainissement des finances des compagnies privées les plus importantes, de celles principalement des cantons de Berne et des Grisons. Quinze millions furent consacrés à moderniser l'équipement de petites entreprises. Mais comme il fallut se rendre à l'évidence que cette aide était insuffisante, une nouvelle loi fédérale prévoyant l'octroi de 15 millions de francs pour la modernisation des petites compagnies fut votée l'an dernier. Le cas échéant, ces subsides peuvent être affectés à transformer les lignes ferroviaires en lignes d'autobus ou de trolleybus.

Mais malgré l'aide financière considérable de la Confédération, le problème ne peut pas être considéré comme résolu. De nouvelles mesures s'imposent.

Avant de les aborder, il convient de rappeler que sur les 5775 km. de voies ferrées que nous possédons en Suisse 2925 seulement sont exploitées par les Chemins de fer fédéraux. Ainsi donc, si l'on considère le nombre des kilomètres, les chemins de fer privés (2850 km.) sont presque aussi importants que les C. F. F.

Mais ces chiffres ne donnent pas une image exacte de la situation. En effet, les chemins de fer privés exploitent 770 km. seulement de lignes à voie normale; 1509 km. sont à voie étroite et 517 km. de chemins de fer spéciaux. Une grande partie des chemins de fer privés n'assument qu'un trafic local. Nombre d'entreprises (tramways, funiculaires, etc.) ne dépassent pas les limites de la localité.

Le véritable critère d'importance, c'est l'ampleur du trafic telle qu'elle se reflète dans les recettes et les dépenses. Voici les chiffres de 1948:

	Chemins de fer fédéraux	Autres chemins de fer, y compris les tramways urbains
(En millions de francs)		
Trafic-voyageurs	276,4	169,8
Trafic-marchandises	343	47,9
Recettes diverses	57	11,7
Total des recettes	676,4	229,4
Total des dépenses	490	197
Bénéfice d'exploitation	186,4	32,4

Les grosses recettes encaissées par les « autres chemins de fer » en trafic-voyageurs proviennent en grande partie des tramways urbains. Un coup d'œil jeté sur les recettes-marchandises montre que l'importance économique des Chemins de fer fédéraux est infiniment plus grande que celle de toutes les autres entreprises. Il convient aussi de considérer que les tarifs des C. F. F. sont inférieurs à ceux de nombreuses compagnies privées. En d'autres termes, les recettes par unité de trafic sont plus faibles aux C. F. F. qu'ailleurs, ce qui veut dire que les différences entre leurs prestations et celles des autres entreprises sont encore plus marquées qu'il ne ressort de ce tableau.

Les bénéfices d'exploitation doivent couvrir les charges qui figurent au compte de pertes et profits et dont les plus importantes sont représentées par le service du capital et les amortissements. Malgré cela, les C. F. F. ont réalisé en 1948 un bénéfice net de 15 millions de francs dont la moitié a été versée à la Confédération

à titre de dividende pour le capital dit de dotation. En 1946 et 1947, l'intérêt a atteint le taux maximum de 4% autorisé par la loi.

Les effectifs du personnel sont également un critère d'importance. En 1948, les Chemins de fer fédéraux occupaient 37 418 agents et les autres entreprises 16 299 (dont 6621 pour les tramways seulement).

La situation a radicalement changé en 1949. Tandis que les résultats financiers de 1948 ont été tels que les Chemins de fer fédéraux ont pu être contraints par la loi de verser un dividende à la Confédération, l'année 1949 laissera probablement un déficit de 38 millions de francs. Aux termes de la loi, les déficits doivent être couverts en premier lieu par les réserves. Lorsque ces dernières sont insuffisantes, c'est à l'Assemblée fédérale qu'il appartient, lors de l'examen des comptes des C. F. F., de voter les crédits nécessaires pour couvrir le solde du déficit. Celui-ci ne peut pas être reporté à nouveau. Les réserves accumulées depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les Chemins de fer fédéraux en 1945 atteignent 28 millions de francs. Elles ne suffiront donc pas à combler le déficit de 1949. La Confédération devra donc prendre à sa charge le solde de 10 millions.

La situation de nombreux chemins de fer privés était déjà précaire en 1948. Quelques-uns d'entre eux n'étaient plus en mesure de couvrir les frais d'exploitation. Ils ont bénéficié de subventions prélevées sur un fonds spécial alimenté au cours des années d'après-guerre par les Chemins de fer fédéraux et les chemins de fer privés. Nombre d'entreprises ont été dans l'incapacité d'assurer le service des intérêts des obligations et encore moins de verser un dividende à leurs actionnaires.

Les créanciers des principaux chemins de fer ne sont pas des capitalistes privés, mais, dans la plupart des cas, les cantons et les communes. La Confédération est également intéressée financièrement, et parfois très largement, à diverses entreprises, en particulier au Lötschberg et aux Chemins de fer rhétiques.

Non seulement les chemins de fer ne sont plus à même d'assurer — ou que de manière insuffisante — le service du capital, mais encore ils ne peuvent plus procéder aux investissements que requièrent l'entretien et la modernisation de l'équipement. Pendant la guerre, ils ont souvent manqué du matériel nécessaire à l'entretien et au renouvellement des installations, des wagons, voitures et locomotives. Et maintenant que le matériel est de nouveau disponible, c'est l'argent qui manque.

Il convient cependant de préciser que les chemins de fer sont dans une certaine mesure responsables de cet état de choses. Les organes responsables des C. F. F. notamment n'ont pas insisté à temps sur la nécessité d'un relèvement modéré des tarifs. Les entreprises privées, elles aussi, n'ont pas été assez entreprenantes. Si

tous avaient coordonné leur action, si tous étaient intervenus énergiquement auprès des autorités fédérales, ces dernières n'auraient pas pu leur refuser ce qu'elles ont accordé sans autre forme de procès aux autres branches de l'économie: une adaptation des prix au renchérissement, en l'occurrence une modeste augmentation des tarifs, éventuellement jusqu'à concurrence de la moitié de la hausse du coût de la vie. Si cette mesure avait été prise à temps, les chemins de fer, comme l'économie privée, disposeraient aujourd'hui de réserves. Ils pourraient procéder à l'urgente modernisation de leurs installations. Ils seraient même en état d'abaisser quelque peu leurs tarifs, ce qui leur permettrait de lutter plus efficacement contre la concurrence de la route. Pendant les années de guerre et de prospérité, les usagers du rail auraient été parfaitement à même de supporter l'adaptation des tarifs dont nous avons parlé. La responsabilité des chemins de fer est d'autant plus grande que leur attention a été attirée à maintes reprises sur la nécessité de ces adaptations. La Fédération suisse des cheminots et l'auteur de ces lignes n'ont laissé échapper aucune occasion de le faire. Si donc les chemins de fer, et avant tout les C. F. F., avaient exigé ce que personne ne pouvait légitimement leur refuser, leur situation serait aujourd'hui infiniment meilleure. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer a calculé que si les chemins de fer avaient adapté tant soit peu approximativement leurs taxes au renchérissement, leurs recettes, pour la période 1941-1947 eussent été supérieures de plus de 2 milliards aux sommes qu'ils ont encaissées. Cela revient à dire que si l'on avait autorisé le rail à majorer ses tarifs jusqu'à concurrence de la moitié du renchérissement, les recettes auraient été supérieures de plus d'un milliard par rapport au chiffre effectivement enregistré. Si les chemins de fer avaient formulé des revendications nettes et si les autorités fédérales les avaient repoussées, ces dernières seraient aujourd'hui seules responsables de cette lourde erreur et de ses conséquences. Les autorités peuvent faire valoir aujourd'hui, et elles ne s'en font pas faute, que les chemins de fer n'ont pas présenté de telles revendications, ou du moins pas avec l'énergie qui eût été nécessaire.

Il faut cependant reconnaître qu'un relèvement des taxes aussi ample que celui que nous avons mentionné aurait impliqué de graves difficultés pour nombre d'entreprises de transport privées dont les tarifs étaient déjà sensiblement plus élevés que ceux des C. F. F. Nous songeons avant tout aux chemins de fer de montagne et notamment à toutes les compagnies du canton des Grisons. Pour couvrir leurs dépenses, les Chemins de fer rhétiques ont été de tout temps dans l'obligation de fixer des tarifs très élevés, qui ont toujours grevé très fortement l'économie de ce canton montagnard. A quelques nuances près, la situation est la même pour d'autres entreprises.

Depuis nombre d'années, mais tout particulièrement à partir de 1941, le canton des Grisons insiste pour que la Confédération rachète les Chemins de fer rhétiques. Ils font valoir que dans ce canton, le plus grand du pays, les C. F. F. n'exploitent que 19 km. de lignes et que les Grisons ont dû créer presque entièrement seuls leur réseau de 400 km. Dans un mémoire adressé au Conseil fédéral en 1941, le Petit Conseil fait valoir que, jusqu'à cette date, les Chemins de fer rhétiques ont coûté 141 millions de francs à l'Etat et aux communes. Il ajoute que, de 1921 à 1941, les recettes fiscales cantonales se sont établies à 5 millions de francs en moyenne par an. Ces chiffres jettent donc une lumière crue sur la gravité du problème ferroviaire grison. Certes, un assainissement des Chemins de fer rhétiques est intervenu dans l'intervalle; le canton a touché de la Confédération près de 40 millions de francs au titre de l'aide aux chemins de fer privés. Mais la situation s'étant de nouveau aggravée au cours des dernières années, les demandes visant à la nationalisation du réseau se sont faites plus pressantes. Au cas où un rachat n'entrerait pas en ligne de compte, les Grisons demandent une aide fédérale, laquelle doit leur permettre d'abaisser les tarifs et d'alléger les charges que supportent l'économie cantonale.

Les revendications grisonnes, dont personne ne saurait nier sérieusement la légitimité, ont suscité d'autres exigences. Le canton de Berne demande, lui aussi, le rachat de ses chemins de fer; il n'admet pas que les Grisons constituent un cas spécial. Et pourtant, il y a quelques années encore, le Gouvernement bernois se montrait fort peu sympathique à un rachat du Lötschberg et des autres lignes. Que les Grisons constituent un cas particulier ou non, cela est assez secondaire. Ce qui importe, c'est que les intéressés s'entendent rapidement et que l'on résolve d'abord les problèmes les plus importants, puis les autres. D'autres entreprises ont suivi l'exemple donné par Berne, de sorte qu'actuellement le rachat est demandé pour seize compagnies, les unes à voie normale, les autres à voie étroite. Nombre des compagnies pour lesquelles la nationalisation est désirée ne sont pas moins importantes que celles qu'exploitaient les cinq grandes compagnies qui ont été reprises par la Confédération au début du siècle. Ces seize chemins de fer exploitent 1322 km. de lignes, dont la moitié environ sont à voie normale. Si l'on donnait suite à ces demandes, le réseau des C. F. F. passerait à 4216 km.

Si le rachat est demandé, c'est parce que ces chemins de fer constituent une charge pour les cantons et les communes qu'ils desservent; en d'autres mots, les recettes ne couvrent pas les dépenses. Aux termes de l'article 19 de la loi des Chemins de fer fédéraux de 1944, la Confédération ne procédera à des rachats que sur la base de la valeur commerciale. La Confédération doit donc s'entendre avec les propriétaires de ces lignes sur la valeur de rachat et les céder aux C. F. F. à leur valeur commerciale, la différence

étant naturellement supportée par la Confédération. Si l'on songe à l'évolution de la réforme des finances fédérales, on peut se demander dans quelle mesure le pouvoir central est disposé à procéder à des opérations de ce genre!

Les autorités fédérales sont cependant conscientes du fait qu'elles n'ont pas fait tout leur devoir à l'égard des propriétaires de ces entreprises, sans quoi le Conseil national et le Conseil fédéral n'eussent pas accepté sans opposition le postulat formulé, sur notre proposition, par la commission chargée de préparer l'arrêté fédéral relatif à l'octroi d'une aide supplémentaire de 15 millions aux chemins de fer privés. Ce postulat invite le gouvernement à présenter un rapport et des propositions sur les autres mesures qu'il envisage en faveur des chemins de fer qui contribuent au trafic général. Le problème des chemins de fer a été largement abordé au cours de la discussion sur la réforme des finances fédérales. Bien qu'aucune décision n'ait été prise, personne n'a nié que la Confédération a, moralement et économiquement parlant, le devoir de faire davantage dans ce domaine.

Nous estimons que la Confédération a l'obligation d'accorder une aide plus large que jusqu'à maintenant aux chemins de fer et aux cantons intéressés, cela même s'il devait en résulter pour elle des charges financières considérables.

En matière ferroviaire, les diverses régions du pays doivent cesser d'être traitées sur un pied d'inégalité. Mais ce ne sont pas des slogans et des polémiques qui réaliseront cet ordre nouveau et plus juste auquel nous aspirons. Il faut avant tout que les diverses entreprises s'entendent entre elles. Il faut aussi qu'elles renoncent à la méfiance qu'elles manifestent à l'égard de l'organisation du personnel et quelles acceptent de discuter tous les problèmes importants avec la Fédération suisse des cheminots. Leur méfiance démontre tout simplement qu'elles n'ont rien appris, contrairement à d'autres branches; nous songeons avant tout à l'industrie des transports automobiles, où les associations des employeurs et des salariés collaborent en toute confiance.

Cependant, même si la Confédération rachetait les seize entreprises pour lesquelles la nationalisation a été demandée, il resterait encore en Suisse 1500 km. de lignes privées. Longtemps encore, ces dernières n'entreront pas en ligne de compte pour un rachat, ce qui ne veut pas dire qu'elles ne doivent pas améliorer sérieusement leurs méthodes d'exploitation. Il y a plus de vingt ans, nous avons proposé de répartir les chemins de fer privés entre six ou huit groupes d'exploitation, ce qui ne serait pas difficile à réaliser et le serait d'autant moins si les grandes entreprises étaient nationalisées. Cette opération comporterait certains avantages, mais qui

ne sont cependant pas décisifs. On peut craindre cependant qu'une telle réforme ne se heurte à l'esprit de clocher et aux anciennes routines.

Il convient aussi de relever que le rachat des seize entreprises dont il est actuellement question, de même que l'amélioration des méthodes d'exploitation des autres lignes privées ne suffiraient pas à résoudre le problème des transports en Suisse.

Cette réforme allégerait, ce qui serait équitable, les charges des cantons et des communes. Mais nous serions en présence d'une opération d'ordre financier bien plus que d'une opération relevant de la politique en matière de transports. Ce serait en quelque sorte un acte de péréquation financière entre la Confédération et les cantons intéressés, ces derniers étant alors placés à peu près sur le même pied que ceux qui ont eu la chance d'être sillonnés par des lignes exploitées par les cinq compagnies rachetées par l'Etat central.

Mais cette opération ne réduirait pas pour autant les charges ferroviaires. Ces charges changeraient simplement de... dos.

Le problème essentiel, un problème que les nécessités économiques rendent urgent, c'est une *coordination rationnelle de tous les moyens de transports* visant à résERVER à chacun d'eux les tâches pour lesquelles il est le mieux fait.

La politique suisse en matière de transports ne saurait donc se borner à mettre fin, si importante que soit cette tâche, aux rivalités entre les cantons et régions qui demandent le rachat de leurs chemins de fer. Dans l'intérêt de tous les moyens de transports et des chemins de fer avant tout — qu'ils appartiennent à la Confédération ou aux cantons ou qu'ils soient encore, comme c'est le cas pour quelques rares lignes, des entreprises privées dans la véritable acception du terme — le problème principal, la coordination, doit avoir la priorité.

(A suivre dans le numéro de mai.)