Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 25 (1922-1923)

Artikel: Chemins de fer d'état et exploitation privée
Autor: Butticaz, Emile
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-749927

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: 02.07.2025

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

DIE ERLÖSTE

Und jeden Morgen hat sie ihr Gesicht.
Habt keine Angst, sie wird sich nicht verlaufen,
Ihr Leben sank zu einem müden Haufen
Und glimmt nur um ein einzig Licht.
„O, Gott, mein Gott, Du warst bei mir,
O, Christus, ich verzeihe Dir."
Sie wiegt die Brust und küsst die eigne Haut,
Ist eine Mutter, die von Glück benommen,
Die Augen ihres Erstlings schaut.
Der Traum war süß, in dem sie sich verglühte.
Wer zählt die Jahre, die zu ihr gekommen?
Sie ist jetzt Frucht und ewig Blüte,
Sie hat nicht Zeit, sie fühlt nur noch im Kreis,
Und fühlt es kaum und fühlt es leis:
„O, Gott, mein Gott, Du warst bei mir,
„O, Christus, ich verzeihe Dir."

DAS IRRENHAUS

Die Fenster dunkeln hinter bösen Gittern,
Und über Mauern, die um Gärten stehn.
Wir wenden uns mit aufgeschrecktem Zittern,
Und Kinder weinen, wenn sie sie erspähn.

Denn jeder ahnt in seinem tiefsten Ringen
Den Dämon, der sich dort im Zwange quält,
Und weiß nicht, wird es ewig ihm gelingen,
Dass er ihn mutig in der Tiefe hält.

CHEMINS DE FER D'ÉTAT ET EXPLOITATION PRIVÉE

Différentes circonstances actuelles semblent nous inviter naturellement à examiner dans son ensemble la question de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ou par des compagnies privées. Ce qui lui donne son caractère d'actualité ce

sont les réclamations incessantes du public, les plaintes et les critiques contre les C. F. F. et les accusations qu'on lance à leur égard. C'est aussi le projet de réorganisation voté par les Chambres fédérales qui modifiera passablement la structure de notre administration ferroviaire ainsi que l'initiative lancée par un groupe de citoyens d'en confier l'exploitation à une compagnie fermière. Tout ceci nous engage à rechercher les avantages et les inconvénients de l'exploitation étatiste et de celle qui est privée.

Il ne faut pas oublier que le rachat qui a déjà tant fait couler d'encre et qui est toujours si amplement discuté a été une opération parfaitement désintéressée. Le principe qui était à son origine, c'est que la Confédération a racheté les chemins de fer non pour faire une affaire et gagner de l'argent, mais dans l'unique intérêt du peuple suisse. Les promoteurs de cette idée, à laquelle il faut espérer qu'on se ralliera peu à peu, ont voulu que les chemins de fer fussent exploités, non pas pour rapporter des dividendes, c'est-à-dire dans un esprit de lucre, mais dans l'intérêt général, c'est à dire du public. La théorie que défendent les partisans de cette idée, c'est que d'après l'évolution économique, les services publics, quand ils n'ont pas été institués par l'Etat ou les Communes, sont destinés à leur revenir, ainsi l'eau, le gaz, l'éclairage et l'énergie électrique, les tramways, etc., parce qu'ils doivent être exploités et administrés dans l'intérêt de la communauté. Cela s'applique à plus forte raison aux chemins de fer qui sont une entreprise d'intérêt général, tout comme les postes, les télégraphes et les téléphones parce que les moyens de transports nationalisés tiennent mieux compte des besoins généraux des populations que les entreprises privées dont le souci constant, et naturel, est de renter le capital engagé, parce qu'elles rechercheront et favoriseront avant tout ce qui rapporte et négligeront, par là-même, ce qui au point de vue financier n'a qu'un intérêt secondaire ou même nul.

La nécessité de se préoccuper avant tout de l'intérêt commun part d'une conception entièrement différente; elle guide, au moins en théorie, les chemins de fer d'Etat qui doivent chercher à développer la vie économique, ce qui n'empêche pas, surtout en Suisse, que l'on critique abondamment cette institution.

Pour un peu on la proclamerait responsable de la crise qui sévit d'une manière si intense dans tout le pays. On déclare que les C. F. F. sont mal menés, mal administrés, que tout est défectueux dans leur organisation, etc. etc. On oppose volontiers (c'est une des théories à la mode du jour) l'exploitation par l'Etat, qu'on accuse toujours de bureaucratie, à l'exploitation commerciale que l'on estime infiniment supérieure. Ce ne sont pas là des idées absolument neuves ou produites par les événements de la guerre, comme on pourrait le croire. Nous lisons en effet ceci dans un ouvrage encyclopédique paru en 1912: *Les chemins de fer d'aujourd'hui*, Tome II, p. 456: «On entend parler dans le public, au Parlement et dans la presse, de bureaucratie et d'exploitation commerciale. L'Etat peut-il exploiter commercialement les chemins de fer? Le but auquel tend l'exploitation commerciale est de réaliser un bénéfice net aussi élevé que possible. Par contre, l'exploitation par l'Etat doit chercher en premier lieu à favoriser les intérêts économiques du pays. Si l'Etat exploitait des chemins de fer uniquement d'après les règles de l'intérêt privé, il administrerait «fiscalement» et s'attirerait par suite les reproches mérités de ceux qui exigent une exploitation commerciale.

« Cependant, il est incontestable que l'on n'a pas tort de réclamer que les chemins de fer d'Etat soient administrés d'une manière commerciale, à la condition qu'on entende par là que l'administration doit être organisée d'après le but à atteindre et que les moyens employés doivent être exactement proportionnés au résultat pratique. »

Comme on affirme, a priori, dans le public, presque à l'égal d'un axiome, que l'exploitation privée, de toutes les entreprises, et en particulier des chemins de fer est supérieure à l'exploitation dirigée par l'Etat, certains groupements ont émis la proposition d'y revenir, parce qu'on la considère comme une panacée, et de confier nos chemins de fer suisses à une compagnie fermière qui aurait , pense-t-on, bientôt fait de remettre leurs finances en état tout en réduisant les tarifs et en améliorant l'horaire. Remarquons en passant que cette même proposition a été faite en Allemagne. Il est assez amusant à ce sujet de constater que la campagne qui y est menée pour faire exploiter

les chemins de fer de l'Etat par une grande Compagnie privée est conduite surtout par les journaux appartenant au groupe Hugo Stinnes qui personnifie la puissance de la grande industrie sous toutes ses formes (métallurgie, mines, électricité, etc.). Or Stinnes n'a jamais passé pour se préoccuper spécialement de travailler dans l'intérêt du public, mais bien plutôt dans son propre intérêt immédiat. On voit tout de suite quel profit énorme un groupe qui détient l'extraction du charbon et la fabrication des principaux produits industriels retirerait de l'affermage d'un grand réseau de chemins de fer. Il est inutile d'insister sur le fait que le principal avantage serait presque exclusivement du côté de l'exploiteur, soit dit sans jeu de mot.

Et puisqu'on parle toujours de la supériorité des compagnies privées qui servaient mieux le public, où tout se faisait plus facilement, où ne règnait pas l'esprit bureaucratique, voyons un peu, quelle était, à un certain point de vue, la situation d'une ou deux d'entre elles. Au moment du rachat, en 1902, le conseil d'administration du Jura-Simplon, donc le dernier en charge, comptait 70 membres dont 5 Italiens, 3 Français, un Allemand. Cette proportion des éléments étrangers a varié au cours des dernières années, mais elle a toujours subsisté et l'on se souvient qu'il y a eu un moment où l'influence des Allemands était prépondérante, entre autres en 1889 lors de la fusion entre les deux compagnies Jura-Berne-Lucerne et Suisse-Occidentale-Simplon où les financiers juifs Parcus, de Darmstadt et Goldberger, de Berlin avaient acquis la majorité des actions dans le but unique de faire une spéculation fructueuse en votant la fusion. Ils étaient donc libres de faire ce qu'ils voulaient dans les assemblées générales. Que dirait-on aujourd'hui, si une partie importante de notre réseau était possédée ou exploitée par une société anonyme, forme qui permet toutes les combinaisons et toutes les surprises, dont la majorité absolue se trouverait dans les mains de la Banque pour le commerce et l'industrie de Darmstadt ou de la Banque internationale de Berlin, établissements à la tête desquels se trouvaient les financiers dont nous parlons ci-dessus? L'un d'eux, M. Parcus, lorsque les tractations relatives au rachat présentaient des difficultés imprévues, tranquillisait ses collègues en plein Conseil d'Admini-

stration en leur disant: « Laissez-moi faire; j'ai l'habitude de ces sortes d'opérations; j'ai déjà vendu dix compagnies de chemins de fer à des gouvernements, c'est donc la onzième fois que je traite une affaire de ce genre; je sais comment il faut s'y prendre ».

Dans la Compagnie du Gothard, ce fut à peu près la même chose au point de vue des éléments étrangers et de leur influence au Conseil d'Administration. A un moment donné, peu avant le rachat de cette ligne, c'est-à-dire en 1906 et 1907, les financiers autrichiens qui s'intéressaient à ce chemin de fer, avaient réussi, grâce à des opérations de reports dans les banques, à obtenir la majorité dans les assemblées d'actionnaires. Zemp disait que les intérêts du Gothard étaient concentrés dans les mains d'une famille à Vienne. Les banquiers berlinois Bleichroeder et Salomonsohn avaient partie liée avec ce groupe et le soutenaient efficacement. On voit le danger très réel que peut présenter, si l'on n'y apporte pas une grande vigilance, une surveillance constante et beaucoup de précautions, le fait que les chemins de fer sont dans les mains d'une Société anonyme d'actionnaires, c'est-à-dire une propriété privée. En réalité, il est fort heureux que, déjà avant la guerre et surtout pendant, nos chemins de fer aient été nationalisés. Que de complications et de difficultés nous ont été évitées de ce fait! Il est de toute importance qu'ils soient complètement soustraits à toute influence étrangère car il est difficile de se représenter quelle serait notre situation si nous n'étions pas absolument maîtres chez nous dans ce domaine.

Nous le disions tout à l'heure: on proclame volontiers, si ce n'est toujours, la supériorité des compagnies privées sur l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais si l'on veut bien tout d'abord se reporter au temps où ces compagnies existaient en Suisse on se convaincra facilement qu'en fait, elles ont toutes été aussi abondamment critiquées, ... presque autant que les C. F. F. On leur a reproché, surtout, en tant que sociétés poursuivant un but financier, de chercher à réaliser le plus grand bénéfice possible afin d'apporter à leurs actionnaires un dividende plus élevé, sans s'inquiéter des besoins du public; on leur a reproché de ne pas développer assez les appareillages,

enclenchements et installations des gares, c'est-à-dire, les mesures de précautions et de sécurité, de mal entretenir les voies, de n'avoir que du matériel roulant vieux, sale, mal éclairé et mal chauffé. Chaque fois qu'il se produisait un mouvement un peu accentué soit de hausse, soit de baisse, sur les actions, on les accusait de faciliter les spéculations qui se faisaient sur ces titres, opérations qui s exécutaient presque régulièrement par des étrangers. Dans les années de leurs débuts, qui ont souvent été marquées par des pertes importantes, on les a attaquées pour leur mauvaise gestion financière en les rendant responsables des capitaux qu'elles ont engloutis. Le régime des Compagnies privées n'a donc pas été si enchanteur qu'on essaie de nous le faire croire lorsqu'on oublie si facilement leurs errements. Il est vrai que c'est un besoin de l'esprit public, ou de l'esprit humain, de critiquer, surtout les entreprises de transport. Stephenson, le grand ingénieur anglais, qui s'y connaissait puisqu'il fut un des principaux initiateurs des chemins de fer, disait déjà: « Le transporteur est toujours impopulaire». Numa Droz écrivait ceci: « Un train a-t-il du retard, un employé est-il grossier, une marchandise est-elle avariée, une réclamation n'aboutit-elle pas, un horaire ne satisfait-il pas une contrée, une demande de réduction de tarif est-elle repoussée: « Ah! dit-on. Si nous avions le rachat, comme tout cela changerait!» Nous pouvons ajouter que maintenant on ferait la réflexion contraire et qu'on dirait plutôt: « Avec les compagnies privées, tout cela n'arriverait pas.» Mais l'une pas plus que l'autre de ces réflexions n'est juste, car il va sans dire que des incidents de ce genre se produisent aussi bien avec le régime de l'exploitation privée qu'avec l'exploitation d'Etat.

Ce qui est plus intéressant ou plus important pour établir les vrais mérites respectifs de ces deux régimes, c'est de comparer leurs résultats financiers. Pour les C. F. F. dont le réseau est de 2873 km l'excédent des recettes du compte d'exploitation de 1921 est de 12 millions; en 1920, il était de 35,700,000 fr. Le compte de profits et pertes boucle par un déficit de 72,500,000 francs qui, ajouté aux précédents, représente un total de 165,240,000 fr.; le coëfficient d'exploitation est de 96,59%. Il est évident, et personne ne songe à le nier, que cette situation

financière est inquiétante. Cependant elle tend à s'améliorer; du 1er janvier à fin novembre 1922 l'excédent des recettes d'exploitation a été de 28,805,194 frs. contre 12,716,959 frs. pour la période correspondante de 1921. Ce résultat est certainement supérieur à celui des entreprises privées de transport suisses et étrangères. Il y a lieu de remarquer que toutes les opérations légales sur la comptabilité des C. F. F. et sur le rachat ont été effectuées pendant les années de guerre et les suivantes comme en temps normal. Les amortissements sur le capital d'établissement, les installations disparues, les frais d'émissions et pertes de cours ainsi que les versements aux fonds spéciaux (caisses de pensions et de secours) ont été faits régulièrement. Citons en outre que des charges incombant aux C. F. F. ne leur ont été et ne leur sont pas payées même au prix de revient, ainsi les transports militaires exécutés pendant la guerre, ceux de la poste, faits gratuitement sauf pour les colis de plus de 5 kg. Malgré cela, par parenthèse, cette dernière administration qui a élevé toutes ses taxes, boucle en déficit. A titre d'exemple et de comparaison le prix d'un kilomètre-train qui était de 3 fr. à 3 fr. 80 avant 1914 revient actuellement à plus de 20 fr.

Si nous comparons le déficit indiqué plus haut avec celui des chemins de fer des pays voisins, nous voyons que la situation financière des C. F. F. est certainement meilleure. La Compagnie du P. L. M. qui a un réseau de 9700 km accusait un déficit de 600 millions à fin 1920; le chemin de fer de l'Etat français, dont le réseau est de 9000 km, a à la fin de 1920 un déficit de 770 millions. Le déficit total des cinq grandes lignes françaises est en 1921 de 1600 millions. Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses aux recettes est le suivant pour 1921: Cie du Nord 107%; Cie de l'Est 99%; Cie du P. L. M. 104%; Cie de Paris-Orléans 120%; Cie du Midi 118%. Nous savons bien que les spécialistes en matière de chemins de fer n'attribuent pas une importance exagérée au coefficient d'exploitation parce qu'il y a d'autres facteurs importants pour déterminer la situation économique et financière, mais néanmoins c'est un indice intéressant et qui a sa valeur. Les chemins de fer italiens qui ont un réseau de 15 000 km, avaient à fin 1920 un déficit de 1050 millions de lires; les chemins

de fer belges qui ont un réseau de 4400 km avaient à fin 1920 un déficit de 170 millions. Les chemins de fer allemands qui ont un réseau de 55 000 km avaient à fin 1920 un déficit de 15 milliards de marks. Pour ces derniers, les recettes sont continuellement inférieures aux dépenses depuis l'armistice. L'excédent déficitaire augmente chaque année; il était de 28% des recettes en 1918, de 38½% en 1919, de 79% en 1920. Ces chiffres sont beaucoup aggravés par les résultats de 1921. Ajoutons que le matériel et la superstructure ont beaucoup souffert pendant la guerre et que l'Allemagne a dû céder aux Alliés, entre autres 5000 locomotives et des quantités considérables de bon matériel roulant. On voit combien terrible est cette situation, d'autant plus que le Reich a racheté, beaucoup trop cher, dit-on, les chemins de fer des Etats allemands. Ces quelques exemples prouvent que la crise ferroviaire est générale, qu'elle sévit dans tous les pays, et que les compagnies privées en sont atteintes aussi bien que les entreprises d'Etat.

Si la situation des chemins de fer étrangers (compagnies privées et entreprises d'Etat) est plus mauvaise que celle des C. F. F., voyons un peu si celle des compagnies privées suisses est supérieure. Ce sont en général des lignes secondaires, cependant quelques-unes d'entre elles desservent des contrées entières (Chemins de fer rhétiques, Berne-Lœtschberg-Simplon, Montreux-Oberland bernois); mais, hélas, leur situation est, en général, navrante. Les unes ont dû proposer des réorganisations financières avec réduction de capital, d'autres ont été obligées de se résigner à des demandes de concordat, ou à la faillite. Le capital, actions et obligations, de ces compagnies secondaires a subi déjà de grandes pertes et celui qui y est encore investi diminue constamment: il n'y a qu'à consulter pour s'en rendre compte le cours des actions et des obligations cotées en Bourse; on verra quelle chute énorme elles ont fait; nous ne citons le nom d'aucune de ces lignes parce que c'est inutile; toujours est-il qu'il a fallu l'intervention du pouvoir fédéral soit pour leur prêter assistance soit pour les autoriser légalement à établir leur comptabilité de manière à ce que le calcul du produit net les mette un peu plus à l'aise afin d'éviter des catastrophes dont les répercussions sont innombrables.

On reproche aux C. F. F. leur situation gênée et leurs déficits! Mais ce ne sont pas seulement tous les chemins de fer, suisses et étrangers qui en sont réduits là. Combien de grandes entreprises, financières, commerciales ou industrielles n'ont-elles pas dû enregistrer des pertes et des déficits énormes? Les meilleures et les plus belles affaires suisses ont diminué leur rendement ou bien ont été ébranlées. La rentabilité moyenne des banques en Suisse a baissé et continue à baisser. Nous ne parlons pas de celles qui ont des créances, hypothécaires ou autres, à l'étranger, et qui de ce fait subissent des pertes énormes, mais même les autres, pour pouvoir payer un dividende, ont dû restreindre leurs versements aux réserves et aux amortissements. Il est inutile de citer toutes les banques ou les sociétés financières qui ont dû réduire leur dividende ou même n'en point donner du tout, ce qui est d'autant plus sensible avec la dépréciation actuelle de l'argent. Or n'oublions pas que l'état général des banques sert d'indice économique à un pays. On signale aussi depuis quelque temps que l'épargne suisse n'augmente plus, ce qui confirme que notre situation économique générale s'aggrave.

A part cela, les grandes sociétés anonymes industrielles, très bien dirigées, aussi bien que les banques, ont, elles aussi, subi des pertes qu'accusent nettement leurs rapports. Un grand nombre de ces maisons qui furent amenées par l'extension de leurs affaires pendant la guerre à développer leur exploitation et à augmenter leur capital ont dû réduire fortement ou suspendre toute rétribution du capital-actions. Le marasme général et la crise intense que nous traversons font sentir leurs effets dans tous les domaines. Nous laissons de côté, cela va sans dire, les entreprises qui ont été les premières et les plus touchées, tout ce qui a trait à l'industrie des étrangers, hôtels, chemins de fer de montagne, etc. Mais, à part cela, Brown Boveri et Co., à Baden qui donnait pour les derniers exercices 8 et 9% ne donne rien pour 1920—1921; les Entreprises Sulzer à Winterthur qui ont distribué 9% les trois derniers exercices, ne donnent rien pour 1920—1921; la Fabrique de chaussures Bally à Schönenwerd qui a donné 8 à 10% les dernières années et 6% en 1920 à 1921 ne donne plus rien, la Fabrique de papier de

Biberist qui a distribué 8 à 10% jusqu'à maintenant boucle son dernier exercice avec un solde passif. Il est vrai que les résultats de 1921—1922 de plusieurs de ces sociétés sont plus favorables, mais ces quelques exemples, choisis dans les industries les plus diverses et les plus réputées de la Suisse, prouvent que toutes sont victimes de la guerre, ou plutôt du bouleversement économique qui en est la conséquence.

Et l'on voudrait, au milieu d'une crise aussi générale, aussi intense, aussi profonde, alors que, sauf quelques exceptions, toutes les entreprises privées ont tant de peine à subsister, que les C. F. F. seuls puissent boucler leurs comptes sans déficits! Or leurs recettes et leur trafic servent précisément d'indication permettant d'apprécier la vie économique de notre pays; il n'est pas possible que le réseau ferroviaire qui dessert toute la Suisse soit dans la prospérité, ou tout au moins à l'aise, tandis que, les affaires qui se traitent étant réduites au minimum, il y a une diminution forcée énorme dans le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandises à transporter. Malgré cela, sans tenir compte de cet élément essentiel pour apprécier la situation financière des C F. F., on accuse le rachat d'être la cause de tout le mal. Sans lui, comme tout irait mieux! Or, comme nous l'avons montré, la comparaison avec les Compagnies privées de chemins de fer, suisses et étrangères ne met pas les C. F. F. en mauvaise posture, au contraire, puisque les déficits sont plus forts chez celles-là que pour ceux-ci. Malgré cela on accuse les C. F. F. d'être mal dirigés, d'avoir une gestion déplorable, une direction incapable et incompétente ne comprenant rien aux nécessités actuelles, on va même jusqu'à la rendre responsable, c'est-à-dire, d'être la cause directe, des déficits et du manque de recettes. Il n'est pourtant pas difficile de se rendre compte d'où vient l'énorme diminution de trafic de tout genre qu'on constate dans toutes les régions du pays; il n'y a qu'à observer ce qui se passe autour de soi pour se rendre compte que cet abaissement ne vient pas d'une seule cause, mais de tout un ensemble de causes avec lequel il est en corrélation directe. Ce sont: la crise industrielle qui se complique maintenant d'une crise agricole, les difficultés et les entraves que rencontre le commerce, si gravement concurrencé par l'étranger,

grâce au change, c'est le chômage et la gêne très répandue qui empêchent les sorties en famille du dimanche, c'est le manque de marchandises transitant dans notre pays, l'absence des étrangers éloignés par les pertes des changes et les difficultés policières, bref, ce sont toutes les complications causées par la guerre. Ce qui n'empêche pas que l'on entend dire couramment partout que les tarifs élevés des C. F. F., parce qu'ils sont prohibitifs, constituent une politique financière dont le résultat est d'éloigner le trafic de leurs lignes et de maintenir les déficits.

Les taxes ont augmenté dans de beaucoup moins fortes proportions que les dépenses des C. F. F., or cette administration ne peut pas être rendue responsable de toutes les dépenses car elles lui sont souvent imposées. Les relèvements de salaires avec les allocations de renchérissement, ainsi que l'augmentation des dépenses occasionnée par l'adoption de la journée de huit heures de travail, ont été décidés par les Chambres fédérales et non par les organes responsables des C. F. F. qui ne peuvent rien faire d'autre que s'y soumettre. Les stocks de charbon achetés au prix fort grèvent lourdement le budget des C. F. F. parce qu'on leur a demandé de reprendre celui qui n'était pas utilisé par l'industrie. Le matériel roulant, locomotives et vagons, achetés à des usines suisses, coûte cher sans doute, mais comme le disait M. Haab, Conseiller fédéral, dans un discours au Conseil national, pas trop cher puisque les maisons qui les fabriquent ont de la peine à payer les coupons de leurs obligations. Quant aux travaux pour l'électrification, fournitures diverses et constructions, beaucoup auraient pu et dû être renvoyées à plus tard, mais on a pressé les C. F. F. d'en activer l'exécution afin d'assurer de l'occupation aux chômeurs, et les commandes passées de ce chef ont rendu service à des régions entières. Les tarifs n'ont pas augmenté dans la même proportion que la valeur de la plupart des objets transportés, pour le blé; entre autres; pour le lait, la taxe est la même qu'avant la guerre; pour le charbon, elle est meilleur marché; dira-t-on peut-être encore que c'est trop cher? Des tarifs réduits exceptionnellement ont été introduits en automne 1921, ils ont simplement déterminé une diminution correspondante de recettes. On voit par là

combien cette question est délicate et combien il est hasardé et même dangereux pour le résultat final de baisser les tarifs.

Un des reproches les plus courants et les plus constants adressés à la Direction des C. F. F. c'est, depuis le rachat, de ne pas savoir exploiter le réseau commercialement. Qu'est ce que cela veut dire exactement? Exploiter commercialement, cela signifie, sans nul doute, plus économiquement. Si l'exploitation de nos chemins de fer est chère et leur rendement difficile et insuffisant, cela vient en partie, nous l'avons vu, de ce que certaines conditions onéreuses dans lesquelles ils travaillent leur sont imposées comme entreprise officielle, mais à part cela, ce serait une grande erreur de croire que ce mot de commercial a une valeur magique assurant un rendement garanti à tous ceux qui l'emploient ou qui croient s'en servir. Nous avons connu des affaires dirigées très commercialement, du moins on le croyait, et qui n'ont rien valu. La Société Piccard Pictet, à Genève qui a distribué jusqu'à 60% de dividende a fini par la faillite; Nestlé, dont le dividende habituel était de 20 à 25%, a fait des pertes énormes, sur les changes, les matières premières, des marchés onéreux, etc., et ne pouvant plus renter le capital-actions réduit de moitié, voit sa gestion très discutée et même très attaquée. C'étaient pourtant là des entreprises brillantes, favorites du public, dont la situation montre que même avec des principes commerciaux on peut être exposé à des mécomptes ...

Si l'on veut émettre un jugement quelque peu objectif sur les chemins de fer fédéraux, il faut reconnaître les améliorations et les changements qu'ils ont apportés au réseau qui leur a été confié depuis le rachat, travaux que les anciennes Compagnies avaient, dans certains cas, refusé d'exécuter parce qu'on les trouvait trop onéreux ou non rentables. Plusieurs gares importantes et de très nombreuses stations ont été agrandies et transformées, la double voie a été posée sur de longs parcours, le tunnel du Simplon a été achevé; celui du Ricken et du Hauenstein, construits; le service des trains de voyageurs a été augmenté de 40%, celui des marchandises développé dans des proportions encore plus sensibles, le matériel roulant, notamment les locomotives, a été renouvelé en bonne partie; la situation du

personnel a été améliorée autant au point de vue des salaires que du repos et ce n'est que justice, car une certaine partie d'entre eux était réellement mal traitée par les Compagnies; les versements légaux au fonds de renouvellement ont été de plus de 100 millions et malgré toutes ces charges considérables, le compte de 1913, dernier exercice normal, boucle avec un solde actif de 8 millions. On voit par là que les personnes qui ne sont pas au courant des questions ferroviaires, ou qui portent un jugement purement superficiel, oublient volontiers le très grand œuvre accompli par les C. F. F., et leur effort constant pour perfectionner et accroître le trafic. En réalité, avec les horaires excellents, les tarifs si bas et les facilités qu'on avait avant la guerre, on peut dire que le peuple suisse a été gâté au point de vue des chemins de fer, car alors c'était un charme et un plaisir de voyager. De plus n'oublions pas que si nous n'avions pas eu un réseau unifié et une administration centrale des chemins de fer, nous nous serions trouvés dans un désarroi complet au point de vue des transports pendant la mobilisation et pendant la guerre. Aucune des Compagnies précédentes n'aurait pu faire ce que les C. F.F. ont fait, elles n'auraient pas pu supporter la crise économique actuelle.

Il ne faudrait pas conclure de ce que nous venons de dire, bien loin de là, que tout soit pour le mieux dans le domaine ferroviaire suisse et que certaines critiques ne soient pas justifiées. Celles que nous venons de rappeler, qui sont formulées fréquemment, ne supportent pas longtemps l'examen.

Un des points faibles de l'opération du rachat, et Numa Droz l'avait déjà signalé, c'est l'absence d'un fonds jouant le rôle du capital-actions des sociétés, c'est-à-dire faisant l'office d'organe compensateur et régulateur, pouvant être rétribué ou non suivant le résultat financier de l'exercice. Le capital des C. F. F. étant tout entier en obligations doit toujours être renté, même lorsque les comptes présentent un solde passif, ce qui augmente le déficit.

On ne s'est pas assez préoccupé de la question et des répercussions financières quand on a, au début, élevé les traitements et abaissé les tarifs; les recettes que l'on escomptait ayant été moins fortes, l'équilibre a été plus difficile à rétablir. On s'est

également trompé quand on a cru sur la base de calculs théoriques et d'évaluations un peu hasardées, que toute l'opération du rachat pourrait être amortie rapidement, que la Confédération exploiterait plus économiquement qu'elle ne l'a fait en réalité et que, partant, les bénéfices seraient plus élevés et plus réguliers. On ne peut nier, et nous tenons à l'ajouter avant de terminer, que, pour beaucoup de causes trop longues à établir, l'exploitation d'Etat est, au point de vue du rendement financier strict plus onéreuse que celle des entreprises privées.

Il est certain que dans nombre de cas, de réclamations, de facilités demandées, on n'a pas fait preuve d'assez de souplesse et de compréhension des besoins légitimes du public et qu'on aurait pu, avec un peu de bonne volonté, quitte même à compliquer certains services intérieurs, accorder ce qu'on refusait, sans doute avec des motifs plausibles, mais qui paraissaient du parti-pris.

On accentue constamment, et c'est une des erreurs actuelles, la centralisation qui mécontente le public en concentrant le plus possible les compétences et les décisions à Berne. Une des leçons de la guerre, et une des nécessités de notre époque, devrait être précisément d'augmenter le pouvoir et la responsabilité des organes exécutifs; on devrait laisser plus d'autorité aux directions régionales qui sont en rapport direct et en contact constant avec le public.

Comme toute œuvre humaine, le rachat, malgré les services incontestables qu'il a rendus jusqu'à présent est donc éminemment perfectible, mais on peut être certain qu'il ne pourra jamais contenter tout le monde. On en viendra cependant toujours plus à considérer cette opération, qui devra une fois ou l'autre s'accomplir dans les pays qui s'en sont abstenus, comme un progrès et une évolution économique indispensable.

LAUSANNE EMILE BUTTICAZ