

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 8

Artikel: Les chemins de fer allemands et les automobiles
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Les chemins de fer allemands et les automobiles¹.

Les services automobiles constituent dans une certaine mesure un complément fort utile du réseau ferré auquel ils apportent leur trafic, mais par ailleurs l'automobile a créé au chemin de fer une concurrence très sensible et croissant rapidement, à la fois pour les voyageurs et les marchandises².

On doit s'attendre à voir en Allemagne un nouveau et grand développement de l'automobile et par suite une extension de la concurrence faite au chemin de fer, aussi la question a-t-elle retenu l'attention de la *Reichsbahn*.

Transport des voyageurs. — Parmi les entreprises automobiles de transport en commun, l'Administration de la Poste occupe la première place en ce qui concerne le transport des voyageurs. Le développement de ses services est mis en évidence par les données statistiques suivantes, extraites des rapports officiels de l'Administration de la Poste :

Exercice du 1 ^{er} avril au 31 mars	Nombre de lignes postales	Longueur des lignes postales	Parcours des automobiles postales	Nombre de voyageurs transportés
		km	km	
1910	—	1.234	2.230.000	1.537.000
1924	583	10.547	10.100.000	8.507.000
1925	1.241	23.848	26.100.000	24.818.000
1926	1.504	28.600	38.200.000	36.100.000
1927 ¹	1.600	30.409	21.270.000	21.050.000

¹ Du 1^{er} janvier au 30 juin.

Le nombre des omnibus automobiles pour les services interurbains, qui était de 130 unités en 1910, est passé à 2167 unités au 31 mars 1926 et à 2714 au 31 juillet 1927.

Avec une exploitation aussi étendue, la Poste s'est trouvée en concurrence avec le chemin de fer sur un certain nombre de lignes, soit pour le service des voyageurs, soit pour le transport des colis de détail. Des négociations ont été poursuivies cette année entre la Poste et la *Reichsbahn*, qui se sont efforcées de mettre fin à cette concurrence préjudiciable aux intérêts des deux Administrations. Il est à penser que des relations plus étroites s'établiront entre elles et aboutiront à une délimitation aussi complète que possible de leur activité dans le domaine des transports.

Immédiatement après la Poste, l'organisme de transports par automobiles le plus important est la *Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.* qui groupe 17 grandes sociétés. L'extension du trafic de ces entreprises ressort des chiffres suivants :

ANNÉE	Nombre de lignes	Longueur des lignes	Parcours des automobiles	Voyageurs transportés	Nombre des omnibus
1926	—	—	18.800.000	32.300.000	748
1927 ¹	349	6.000	11.650.000	21.250.000	797

¹ Premier semestre.

La *Reichsbahn* a conclu au mois de mars 1924 une convention avec la *Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.* L'objet de cette convention a été la suppression de concurrences inutiles et l'organisation en commun de lignes automobiles pour le transport des voyageurs et des marchandises. Voici les résultats de ces services communs dits « Eisenbahnkraftwagenverkehr ».

¹ Extrait d'une étude sur « Les chemins de fer allemands pendant la troisième année d'application du plan Dawes » parue dans le numéro d'avril courant de la *Revue générale des chemins de fer*.

² En France, il y avait, dans l'année 1920, une automobile pour 164 habitants, proportion assez voisine de celle de l'Allemagne en 1927 (171). En 1927, la proportion est devenue en France de une automobile pour 44 habitants. Aux Etats-Unis, on a observé à peu près la même progression dans la période de 1911 jusqu'à 1915. Dans l'année 1915, on y trouvait une automobile pour 43 habitants et en 1927 la proportion s'élève à une automobile pour 5 habitants.

ANNÉE	Nombre de lignes	TRAFIC DES VOYAGEURS		TRAFIC DES MARCHANDISES		Recettes totales
		Nombre de voyageurs	Parcours des automobiles	Tonnes transportées	Parcours des camions	
			km		km	mark
1925	27	112.298	82.962	98.769	334.370	565.600
1926	49	669.899	404.037	196.381	721.990	1.347.929
1927 ¹	57	540.000	310.000	116.000	410.000	—

¹ Premier semestre.

La longueur totale des lignes exploitées en commun est, à l'heure actuelle, de 1555 km, dont 317 km. pour le trafic des voyageurs et 1238 km. pour le trafic des marchandises.

D'après la convention en question, la *Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.* s'est engagée à ne pas ouvrir, sans l'approbation de la *Reichsbahn*, de lignes en concurrence directe avec le chemin de fer. Celle-ci a pris de son côté l'engagement de ne pas faire ouvrir de lignes par des Sociétés ne faisant pas partie de la *Kraftverkehr*. Cette condition limite beaucoup la liberté de la Compagnie, car il peut arriver que les Sociétés faisant partie de la *Kraftverkehr* ne disposent pas des ressources nécessaires pour ouvrir une nouvelle ligne automobile qui intéresse les chemins de fer.

Ainsi qu'il ressort des chiffres cités plus haut, les services d'automobiles organisés en commun sont peu développés, et d'autre part, on n'a pas toujours réussi à empêcher l'extension ou la création des lignes de concurrence au chemin de fer. Pour ces divers motifs et d'autres encore, la convention passée avec la *Kraftverkehr Deutschland* n'a pas donné des résultats bien satisfaisants et on en envisage maintenant la révision.

La concurrence pour le trafic des voyageurs ne provient pas seulement des entreprises de transport en commun, mais plus encore des automobiles privées dont l'emploi se multiplie. En Allemagne, leur nombre est passé de 88 221 en 1923 à 181 856 en 1926 ; il est évident que si la *Reichsbahn* peut conclure des accords avec les Sociétés de transport automobile ou même en acquérir le contrôle afin de défendre son trafic, elle ne peut exercer pareille influence sur le développement des automobiles privées.

Si l'on compare les prix de transport, on remarque que le prix appliqué par voyageur sur les lignes automobiles de la Poste varie entre 5 et 10 Pf. par kilomètre ; il est en moyenne égal à 8,1 Pf. Sur les lignes automobiles des Sociétés privées, le tarif par voyageur-kilomètre varie entre 8 et 10 Pf. ; il atteint parfois 15 Pf. sur les lignes de tourisme pendant la pleine saison. Ces prix sont pour la plupart égaux ou supérieurs au tarif de 7,5 Pf. de la 2^{me} classe sur les chemins de fer. Pour les transports par automobile privée, le prix de revient par voyageur-kilomètre paraît supérieur ou égal au tarif de la 1^{re} classe du chemin de fer, soit 10,8 Pf. Quant à la 3^{me} classe et surtout à la 4^{me} classe, qui est utilisée en Allemagne par plus de la moitié des voyageurs, leurs tarifs de 5 Pf. et 3,3 Pf. sont fort au-dessous des prix que peuvent offrir les automobiles. On sait d'ailleurs qu'un grand nombre de voyageurs en chemins de fer bénéficient de tarifs plus réduits que les tarifs normaux.

Il apparaît donc que le chemin de fer en Allemagne ne peut chercher utilement par des réductions tarifaires à se défendre contre la concurrence automobile, d'autant plus qu'aux prix actuels le service des voyageurs est déjà peu rémunérateur.

Transport des marchandises. — La concurrence des automobiles s'exerce aussi pour le transport des marchandises avec une importance grandissant chaque jour, mais elle se présente ici dans des conditions différentes.

En Allemagne, la concentration d'industries puissantes dans des régions étroitement limitées, comme la Ruhr, la Silésie ou la Sarre, donne naissance à des transports considérables à courte distance et cette situation est éminemment favorable à l'emploi des camions automobiles.

Dans la situation actuelle, les tarifs normaux des chemins de fer sont supérieurs aux tarifs que l'automobile peut offrir aux courtes distances et même jusqu'à des distances relativement élevées pour les marchandises des classes supérieures,

dans des conditions de trafic et de parcours particulièrement favorables aux transports par route. Pour la comparaison, il faut d'ailleurs ajouter au prix du chemin de fer les frais de factage, de chargement et de déchargement supplémentaires de la marchandise au départ et à l'arrivée, sauf pour les maïsons qui sont reliées au chemin de fer par embranchement. D'autre part, les délais de transport et de livraison par automobile sont généralement plus courts que ceux du chemin de fer. Si l'on compare d'ailleurs les prix de revient, il apparaît, d'après les déterminations faites par la *Reichsbahn*, que le prix de revient du chemin de fer est supérieur à celui des transports par camion jusqu'à une distance d'environ 60 kilomètres.

Il ne serait sans doute pas avantageux d'appliquer une réduction générale des tarifs de chemins de fer aux petites distances pour combattre la concurrence de l'automobile. Une telle réduction ne serait pas partout nécessaire et elle entraînerait dans l'ensemble une perte de recettes inacceptable pour le chemin de fer. Il semble donc plus opportun d'appliquer des réductions tarifaires seulement dans les cas particuliers où peut s'exercer la concurrence automobile. En agissant ainsi, le chemin de fer gagnera le plus souvent un trafic additionnel sans avoir à effectuer aucune dépense nouvelle et sans supporter aucune perte de recettes par ailleurs.

Dans cet ordre d'idées, la Compagnie a mis en vigueur depuis le commencement de l'année de nombreux tarifs exceptionnels, dits tarif *K*, qui ont pour but de faire regagner au chemin de fer des transports détournés par camions. Ces tarifs, qui sont subordonnés à la livraison d'un tonnage déterminé, ont donné, paraît-il, des résultats satisfaisants. Ils s'appliquent pour la plupart à des distances courtes, inférieures à 50 km. et à des marchandises de diverses classes, telles que papier et sucre de la classe *B*, céréales de la classe *C*, ciments et autres matériaux de construction de la classe *E*. On trouve cependant des exemples de ces tarifs à une distance supérieure à 100 km. D'autre part, les directions des chemins de fer ont été autorisées à réduire de 50 % les frais de gare au cas où la concurrence des transports par automobiles rendrait cette mesure nécessaire. On envisage, en plus, une meilleure organisation des bureaux d'expédition, des opérations de chargement des marchandises et des services de factage, et l'on étudie l'utilisation d'automotrices ou de trains légers pour établir de nouvelles relations entre des centres voisins surtout pour le transport des colis de détail.

La *Reichsbahn* a institué au commencement de l'année une commission chargée d'examiner d'un point de vue général l'attitude que la Compagnie doit prendre en face de la concurrence des lignes automobiles. Cette Commission a estimé qu'à l'heure actuelle la concurrence des transports automobiles cause à la Compagnie une perte de recettes d'environ 250 millions par an, dont 150 millions pour le trafic des marchandises et 100 millions pour le trafic des voyageurs; pour les prochaines années, l'augmentation qu'on peut attendre du nombre des automobiles élèverait encore cette perte de recettes qui atteindrait au moins 400 millions en 1932. Ces estimations sont évidemment fort aléatoires.

La Commission est arrivée à la conclusion que les mesures que la Compagnie a prises où qu'elle pourrait prendre dans le domaine des tarifs ou de l'exploitation ne représentent pas, malgré leur intérêt, un remède assez efficace contre la concurrence des transports par automobiles. Aussi est-elle d'avis que la Compagnie devrait acquérir une influence prépondérante sur le trafic par la route, de manière à pouvoir, à son choix, répartir les transports entre la voie ferrée et la route et obtenir ainsi le meilleur rendement économique. Mais, comme les chemins de fer ne sont pas outillés pour organiser eux-mêmes des transports sur route, la Commission est d'avis que la Compagnie devrait chercher à établir une collaboration plus étroite avec les Sociétés de transport par automobiles.

Déjà, le Conseil d'administration de la Compagnie, suivant les suggestions de la Commission d'enquête, a décidé de commencer cette collaboration, en la limitant, à titre d'expérience, à quelques Sociétés importantes dans des régions industrielles où l'emploi des camions est très généralisé, afin de permettre d'étudier plus à fond la question du prix de revient des deux moyens de transport et de leur utilisation dans les conditions les plus économiques pour chacun d'eux.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Rapport de gestion

pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1927.

1. Mutations dans l'état des membres.

Au cours de l'année 1927 la S. I. A. a eu le regret de perdre 22 membres, dont voici les noms :

Alfred Bernoulli, architecte, Bâle ; — Fr. Broillet, architecte, Fribourg ; — R. Colomb, ingénieur, Tolochenaz ; — L.-M. Daxelhoff, architecte, Berne ; — Géd. Dériaz, architecte, Conches-Genève ; — H.-L. Etienne, ingénieur, Berne ; Rudolf Friedrich, architecte, Bâle ; — Léon Fulpius, architecte, Genève ; — Hans Hugli, ingénieur, Berne ; — Henri Hürlimann, architecte, Brugg ; — J. Lehmann, ingénieur, Fribourg ; — A. Mathey-Doret, ingénieur, Genève ; — Heinr. Meili-Wapf, architecte, Lucerne ; — Carl. Herm. Müller, ingénieur, Dietikon ; — E. Minster, ingénieur, Saint-Gall ; — O. Pupikofer, ingénieur, Bâle ; — Dr ing. A. Schucan, ingénieur, Zurich ; — H. Siegwart, architecte, Lucerne ; — E. Stettler, ingénieur, Berne ; — Oskar Wannier, ingénieur, Zurich ; — Rod. de Weck, ingénieur, Fribourg ; — Walter Zuppinger, ingénieur, Zurich.

Notre Société gardera un souvenir respectueux des membres décédés, en particulier de son membre honoraire distingué, M. le Dr A. Schucan, ainsi que de M. Fr. Broillet, membre du Comité central.

Le nombre des membres a augmenté d'une manière réjouissante au cours de l'année ; de 1733, il est arrivé à un total de 1799, onze membres appartenant à deux sections (1799 — 11 = 1788). La répartition des membres sur les 17 sections se voit dans la liste arrêtée au 31 décembre 1927.

2. Comité central.

Le Comité central s'est réuni en séance trois fois au cours de l'année 1927. — Outre les nombreuses affaires courantes, il s'est occupé, entre autres, des questions suivantes d'ordre plus important :

La réalisation de nouvelles mesures d'économie a fait l'objet de plusieurs discussions. Le règlement favorable des comptes de l'année précédente a permis de diminuer encore une fois de 3 fr. la *cotisation annuelle* des membres et de la porter par conséquent de 15 à 12 fr. La contribution à la Caisse centrale se trouve ainsi réduite à une mesure tolérable, vu qu'elle n'atteint même plus son montant d'avant la guerre. En effet la contribution annuelle des membres de la S. I. A. a été fixée comme suit, au cours des années passées :

de 1906 à 1908 à fr. 8.—	de 1924 à 1925 à fr. 18.—
» 10.—	en 1926 à » 15.—
de 1910 à 1920 à » 15.—	en 1927 » 12.—
de 1921 à 1923 à » 20.—	

Des réductions ultérieures toutefois ne pourraient plus être justifiées, pour le moment du moins, car la Société doit disposer de certains moyens nécessaires à l'accomplissement de ses tâches courantes et futures.

Une affaire importante et de longue haleine a été conclue : le nouveau contrat avec la maison Orell Füssli concernant la publication des volumes de la *Maison bourgeoise en Suisse*. Les dispositions relatives à ce contrat ont déjà été communiquées d'autre part (voir Procès-verbal de l'Assemblée des délégués du 17 décembre 1927). Bien que d'une part on ait dû se résoudre à accepter une majoration du prix de faveur, d'autre part, il nous a été accordé des privilèges. — La concession principale consiste dans la nouvelle disposition conférant aux membres de la Société le droit d'acquiescer dorénavant un nombre indéterminé de volumes à un prix fortement réduit. Il faut donc espérer que de nombreux membres profiteront de cet avantage.

Les questions de *concours* ont souvent figuré à l'ordre du jour ; elles sont presque toujours peu réjouissantes. Conscient de la nécessité absolue qu'il y a, en matière de concours, d'appliquer strictement nos « Principes à observer dans l'organisation des concours » (N° 101) le Comité central a,