

À propos d'une doctrine de l'économie commerciale des entreprises P. T. T. [suite]

Autor(en): **Buser, J.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Technische Mitteilungen / Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung = Bulletin technique / Administration des télégraphes et des téléphones suisses = Bollettino tecnico / Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri**

Band (Jahr): **8 (1930)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-873708>

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.

Wenn wir in Deutschland auch nicht in der geräuschvollen amerikanischen Art Propaganda für den Service-Gedanken machen, so zeigen diese Beispiele doch, dass die deutschen Betriebe und auch die Behörden die Notwendigkeit des Dienstes am Kunden erkannt haben.

Die Anforderungen an die geistige Umstellung der Beamten gehen aber noch weiter; man verlangt von den Bediensteten der Betriebsverwaltungen kaufmännisch-wirtschaftliches Denken.

Die behördlichen Betriebe haben jetzt meist kein uneingeschränktes Monopol mehr; sie müssen daher darauf bedacht sein, die vorhandenen Kunden zu erhalten und neue zu gewinnen, um ihren Absatz zu

steigern. Besonders deutlich wird der Uebergang vom behördlichen Monopolbetrieb zu einem kaufmännisch-wirtschaftlich betriebenen Unternehmen bei der Deutschen Reichsbahn, die im Wettbewerb mit zahlreichen anderen Verkehrsmitteln steht.

Hier galt es, die Beamten für die veränderten Anforderungen zu schulen, in ihnen die kaufmännisch-wirtschaftliche Einstellung zu erwecken. Auf diesem Wege ist bisher sehr viel erreicht worden. So wachen die Leiter der Güterabfertigungen darüber, ob ihnen ein Kunde verloren geht; sie gehen den Ursachen dieses Abwanderns von der Eisenbahn nach und sind bemüht, etwa vorhandene Mißstände abzustellen.

A propos d'une doctrine de l'économie commerciale des entreprises P.T.T.

Par le Dr. Buser, Berne.

(Suite)

La science de l'exploitation et du trafic.

Science de l'exploitation. En général. Toutes les entreprises économiques, y compris les entreprises de transports et de communications, doivent avoir une exploitation pour remplir leur tâche consistant à satisfaire aux besoins en produisant des richesses ou en fournissant des prestations en matière de transports et de communications. Cette exploitation est à l'entreprise ce que le travail manuel de l'artisan est à son établissement. La question qui prime tout dans l'économie et la gestion économique d'une entreprise est d'arriver à fournir un maximum de rendement avec un minimum de dépenses, c'est-à-dire à réaliser ce que l'on appelle l'*„optimum économique“*. Travailler d'une manière judicieusement économique, c'est atteindre le but économique par une exploitation rationnelle. La question de savoir comment cette exploitation fonctionne relève de la technique dans le sens étendu du terme; la technique, de son côté, est liée par les exigences économiques. Elle connaît les nombreuses formes et les différents moyens de travail correspondant à la diversité des caractères de l'exploitation: travail manuel, outils, machines, automates, installations techniques (au sens restreint du mot) et aussi, en particulier, la combinaison de ces divers modes d'exploitation. C'est ainsi que dans les entreprises de transports, les objets peuvent être transportés par des hommes, des animaux, des véhicules à moteur et des installations mécaniques. La technique rationnelle est celle qui, grâce à l'intelligence humaine, organise les moyens d'exploitation de manière à atteindre le but à moins de frais possible. Elle doit servir et développer le caractère économique de l'entreprise. L'emploi de transporteurs mécaniques et de machines à timbrer dans les offices postaux de minime importance serait économiquement et techniquement aussi irrationnel que l'emploi de centrales téléphoniques manuelles dans les grandes villes.

La science générale de l'exploitation est surtout applicable aux entreprises économiques de tous genres, malgré la diversité de leur tâche, de leur forme, de l'intensité du travail et de la technique. Cela

peut facilement être démontré à l'aide d'opérations s'effectuant dans la sphère des P. T. T., telles que le transport de lettres, l'envoi d'espèces, la transmission de télégrammes, l'établissement de communications téléphoniques, etc. (Hellmuth, p. 170 ss. et la littérature à laquelle il se réfère, en particulier Gottl. Ottilienfeld, „Wirtschaft und Technik“ im Grundriss der Sozialökonomik, II. Abt., II. Teil, 2. A., Tübingen 1923). La marche rationnelle de l'exploitation, qui évite le plus possible le travail inutile, se règle d'après la structure de cette exploitation. Elle suppose les facteurs suivants:

- a) une exécution aussi rationnelle que possible de chaque opération, autrement dit une succession judicieuse des divers actes suivant leur nature; au guichet, par exemple, il s'agit de prendre l'envoi en consignation, de coller les timbres-poste, de timbrer, d'inscrire, etc.;
- b) une marche rationnelle des séries d'actes complètes de même nature, par exemple des divers actes et opérations qu'exige le transport d'une lettre ou la transmission d'un télégramme depuis le moment de leur consignation jusqu'au moment de leur distribution et qui la plupart du temps ne s'effectuent pas au même endroit;
- c) un jeu harmonieux et régulier des actes de natures diverses d'un même groupe d'actes, par exemple lorsqu'il s'agit d'exécuter certaines opérations du service combiné des lettres, des messageries et des articles d'argent (consignation, inscription, distribution) ou du service télégraphique et téléphonique, en particulier dans les offices à services réunis.

Travailler d'après les méthodes d'exploitation (Hellmuth, p. 180), c'est entreprendre et grouper simultanément et dans un même ordre un grand nombre d'actes de même nature, en faisant un emploi méthodique de moyens de travail de même nature. Exemples: Transport des lettres: Levée des boîtes, timbrage, tri, expédition, au bureau d'origine. — Transmission des télégrammes: Consignation au guichet et transport par tube pneumatique, ou consignation par télétype, répartition entre

les appareils, transmission aux appareils, à l'office télégraphique de départ. — Etablissement des communications téléphoniques interurbaines: Appel, inscription des demandes, acheminement sur le contrôle et le pupitre, établissement, surveillance et suppression des communications, à la centrale téléphonique.

Coopération dans la division du travail. — Plus l'exploitation ou l'office et le trafic auquel il faut faire face sont importants, plus aussi est développée la *division du travail*. Dans les entreprises de transports et de communications, la division du travail s'exerce toutefois dans des limites plus étroites que par exemple dans les grandes entreprises de fabrication, parce que les différentes parties de l'exploitation, les offices assumant les mêmes tâches, sont, selon leur destination, disséminées sur toute la surface du pays, et que ce n'est que dans les villes et les grands centres de trafic que le travail peut être fortement concentré. Dans les P. T. T., nous connaissons la division du travail:

- a) d'après les centres de trafic; en l'espèce, les offices sont organisés et agencés d'une façon plus ou moins semblable suivant l'intensité du trafic;
- b) d'après les branches de service, qui sont logées ou bien dans le même local ou bien dans des locaux séparés;
- c) au sein d'une même branche de service, ce qui est particulièrement le cas pour le transport d'envois et la transmission de télégrammes. C'est seulement là que nous trouvons la division du travail dans le sens étroit du terme. La division du travail dans les entreprises de transports et de communications est donc subordonnée soit à la distance qui sépare les localités où les différentes opérations s'effectuent: consignation, transport ou transmission, et distribution des paquets et des télégrammes, soit à la diversité et à l'intensité du trafic des différentes branches du service, soit à l'intensité de l'exploitation dans une même branche de service. Plus la division du travail est poussée loin, mieux doivent être conçus l'organisation de la coopération des différentes parties de l'exploitation, la marche du travail au sein des parties de l'exploitation, la succession des actes et le jeu harmonieux et régulier des séries d'actes et des groupes d'actes. Dans les offices de moindre importance, la division interne du travail n'est pas poussée très loin étant donnée la faible intensité du trafic. C'est l'organisation rationnelle des groupes d'actes qui, ici, se trouve au premier plan. Dans un petit office, la division du travail est inexistante; c'est la même personne qui exécute suivant le cas et exceptionnellement toute une série d'actes, comme par exemple la consignation, la manutention et la distribution d'une lettre exprès.

Une exploitation rationnelle exige qu'à l'intérieur de la division du travail on recoure dans une certaine mesure au *machinisme* (emploi de balances automatiques, de machines à timbrer, de transporteurs mécaniques, d'élévateurs, d'engins de chargement), afin de réduire le travail humain et de simplifier les

opérations tout en augmentant, pour le public, les possibilités d'utilisation. Mais le machinisme ne sera avantageusement appliqué que lorsque l'exploitation aura atteint une certaine intensité. Voir à ce sujet „Das deutsche Jahrbuch für Post und Telegraphie“ 1928/29, p. 190; les articles de Häusler et de Frey sur les postes pneumatiques, parus dans le Bulletin technique, Berne, 1927, n° 1, et 1929, n° 1. Un type spécial de machinisme, c'est l'*automatique*, par exemple l'exploitation automatique des centrales téléphoniques et des postes téléphoniques, ainsi que les distributeurs automatiques de timbres-poste. Voir les articles de Schild, Frey, Siegrist et Moser, traitant des centrales téléphoniques automatiques de Zurich, Bâle, Berne et Lausanne, parus dans le Bulletin technique 1927, n° 4, 1928, nos 2, 3 et 5, 1929, n° 6. Dans le cas des machines à affranchir, l'automatisme est transporté au domicile même de l'utilisateur, afin de simplifier les opérations à la fois chez l'utilisateur et dans l'exploitation qui prête ses services. Ici, l'automatique établit un pont entre deux exploitations et déplace même en partie les opérations incombant à chacune d'elles, tel le cas des timbres à date, ou alors les réunit, tel le cas du mécanisme de dénombrement et d'enregistrement. A l'automatique vient s'ajouter, notamment dans la grande exploitation et dans les exploitations identiques ou analogues, la *normalisation* ou standardisation, qui permet d'économiser la place et le temps. Ce procédé a, de tout temps, été indispensable à l'exploitation des grandes entreprises de transports et de communications. Qu'il nous suffise de citer le cas des formulaires de mandats et de télégrammes. Le texte de bon nombre de formulaires a été unifié non seulement au sein des différentes entreprises des P. T. T., mais aussi sur le terrain international. La normalisation appliquée dans les entreprises des P. T. T. exerce aussi une influence sur leurs prestations. Les efforts que l'on fait partout dans le domaine de la normalisation et qui prirent naissance au cours de la période d'après-guerre, offrent cette particularité qu'ils tendent à rendre service non plus seulement à l'économie des entreprises, mais encore à l'économie publique et universelle. A la poste, la normalisation et le machinisme ont toutefois été moins poussés que par exemple au téléphone ou dans les entreprises de production, du fait que beaucoup d'objets postaux et les exigences du service ne permettent pas de se passer dans une aussi large mesure du travail humain et de la réflexion. Lorsqu'il s'agit de lettres et de colis on doit, sous le rapport de la forme, laisser une certaine marge aux besoins individuels et au goût, et, dans le tri et la distribution des lettres, on ne peut éliminer la réflexion.

Le machinisme, l'automatique et la normalisation permettent non seulement de réaliser l'*exploitation en masse*, mais aussi de l'accélérer, d'en abaisser le coût et de la développer grâce à la réduction des dépenses.

La grande exploitation. — Comme toutes les entreprises de transports et de communications, les entreprises des P. T. T., grâce à l'importance de leur trafic, ont toutes la tendance à instaurer le régime de la grande exploitation et du travail en masse, lequel est plus ou moins concentré suivant la densité de

la population (Hellmuth, p. 205). La grande exploitation concentrée est, il est vrai, mieux à son aise dans les grandes villes mondiales que dans notre petite patrie. On peut cependant, dans ce domaine, citer l'exemple du nouveau et moderne bâtiment des postes de la Sihl à Zurich, spécialement agencé pour la grande exploitation. Voir à ce sujet l'article de Rüd, directeur d'arrondissement, paru dans la Revue des postes 1928, n° 6 et 1929, n° 1. Du reste, le réseau des transports postaux et des communications télégraphiques, à lui seul, revêt déjà partout le caractère de grande exploitation. Ce n'est que dans la grande exploitation que la division du travail, le machinisme et la normalisation peuvent donner leur plein effet. La loi dite de la *quote décroissante*, suivant laquelle la part des frais généraux fixes afférente à chaque prestation (installations, intérêts, administration générale, personnel permanent, etc.) diminue à mesure que le chiffre d'affaires augmente, joue dans les P. T. T. un rôle d'autant plus grand, en général, que l'on exclut davantage le travail humain, qui augmente suivant le degré d'intensité de l'exploitation, pour le remplacer par le travail mécanique (machinisme, automatique) meilleur marché et spécial à la grande exploitation. Si, d'une part, on tire pleinement parti des installations et des moyens d'exploitation (parc des automobiles, etc.) et qu'on accélère ainsi le travail, et si, d'autre part, on réduit les moyens d'exploitation de réserve, on provoque une diminution de la quote-part d'intérêt afférente à chaque prestation. Il n'existe certes pas d'exploitation où l'accélération des opérations est aussi importante que dans les P. T. T., vu qu'ici le but de l'exploitation (transport rapide) et l'avantage qu'elle procure (diminution des frais) sont identiques. Dans les entreprises des P. T. T., on ne doit négliger aucun des moyens susceptibles d'accélérer les opérations, à la condition que la chose soit conforme au rendement économique. La grande exploitation permet du reste, grâce à son organisation et à la division du travail conçues dans leurs moindres détails, de réduire, par rapport à la petite exploitation, le travail à exécuter, comme aussi de disposer plus rationnellement et d'utiliser plus judicieusement les moyens d'action. C'est ce que l'on peut constater aussi dans les différentes exploitations de l'entreprise des P. T. T., où les exploitations urbaines travaillent beaucoup meilleur marché que les établissements ruraux. Le groupement de certaines opérations, possible dans la grande exploitation, a pour autre effet de réduire le travail qu'exige chacune d'elles; c'est par exemple le cas lorsqu'on construit des ateliers de réparation d'automobiles et d'appareils téléphoniques.

Gestion de l'entreprise. — La direction des entreprises des P. T. T., ainsi que nous l'avons dit sous „Organisation“, est confiée à des autorités de divers grades: autorités ministérielles, directions supérieures et d'arrondissement, et aux chefs immédiats des offices. L'importance et les nécessités de l'exploitation au sens étroit du terme sont déterminantes pour la désignation et le nombre de ces autorités et chefs d'offices, dont la tâche est définie par des règlements spéciaux relatifs à la gestion et aux compétences. Leur travail d'administration et leur travail d'exploitation au sens étroit du terme forment un tout

indivisible. On ne saurait concevoir un travail d'exploitation rationnel sans un travail d'administration. Ce travail d'administration est, lui aussi, partiellement mécanisé, par exemple dans les chancelleries et les bureaux de comptabilité. Voir Lehmann, „Introduction des machines comptables automatiques dans le service de comptabilité de l'administration suisse des T. T.“, Bulletin technique 1927, n° 6.

La gestion de l'entreprise comprend entre autres les *travaux préliminaires*, tels que la mise à disposition des locaux et l'acquisition des installations (Hellmuth, p. 247 ss.) et la *préparation*, comme par exemple l'élaboration des règlements d'exploitation; ce sont eux seuls qui permettent de travailler judicieusement et rationnellement. Il faut leur ajouter les *études* et les *essais* effectués en vue d'une gestion raisonnable et économique de l'entreprise, tels qu'ils sont réalisés notamment en *Allemagne* par les services d'essais de Berlin, Breslau, Francfort s/M., Cologne, Leipzig, Stuttgart, Munich, Nuremberg, etc., par le Comité technique de l'administration *française* des P. T. T. (rapport de gestion 1928, p. 58), par les services d'essais de l'administration postale de l'*Amérique du Nord* (rapport de gestion 1919, p. 2) et, en *Suisse*, par des essais spéciaux effectués occasionnellement. Ce qui importe également, c'est l'établissement de plans visant à l'emploi judicieux du personnel, vu que les frais de personnel constituent un élément important dans les dépenses d'exploitation des entreprises des P. T. T.; en Suisse, par exemple, ils représentent plus du 70% de ces dépenses à la poste, et plus du 60% au télégraphe et au téléphone. La *direction* proprement dite du travail d'exploitation comporte le souci de maintenir en bon état d'entretien et de distribuer les locaux de service, comme aussi de choisir judicieusement le personnel à l'aide d'examen portant sur les aptitudes. Ce qui joue aussi un grand rôle pour la direction, c'est que celui qui doit l'assurer sache parfaitement apprécier les conditions de l'exploitation et connaisse le temps qu'exige telle ou telle opération. La surveillance constante, qu'elle s'exerce par le moyen de livres de contrôle ou par la voie d'inspections périodiques, complète la direction et fournit à son tour des indications touchant le moyen d'améliorer l'organisation de l'exploitation. La division moderne du travail impose aussi à la direction la tâche d'atténuer, par une organisation rationnelle, les effets psychologiques nuisibles du contrôle, de développer le sentiment de rattachement du fonctionnaire vis-à-vis de toute l'exploitation et, partant, d'augmenter sa joie au travail. Voir *Fourgeaud* „La Rationalisation“, Paris 1929, p. 51 ss. et 88 ss. Le souci d'instruire judicieusement le personnel, de lui assurer un salaire équitable et une assurance (assurance-accidents et assurance-maladie, invalidité et survivants) rentre également dans la tâche de la direction de l'entreprise. L'entreprise d'Etat, qui doit rétribuer son personnel sur la base des règlements publics régissant les salaires et l'assurance est, en l'espèce, plus fortement liée que l'entreprise privée. Elle doit aussi s'inspirer d'une saine politique de peuplement et ne doit, par exemple, pas remplacer systématiquement la main-d'œuvre masculine par du personnel féminin mal rétribué. — Le déchet de rentabilité

qui résulte de mesures semblables est plus que compensé par l'amélioration des conditions sociales. Le maintien de la discipline, qu'Hellmuth considère comme une décharge, fait aussi partie, selon moi, de la gestion de l'entreprise. —

La *décharge* de l'entreprise est réalisée au moyen de la tenue des livres, de la reddition des comptes et de la vérification de la comptabilité signalées plus haut sous „Questions fondamentales.“ —

Science du trafic. — L'exploitation et le trafic sont en relation réciproque et des plus étroites et s'influencent mutuellement. L'exploitation doit être organisée suivant l'importance du trafic à écouler. Les installations d'exploitation existantes, à leur tour, déterminent à maints égards les prestations de service que l'usager peut réclamer. Dans ce même ordre d'idées, il convient de relever le fait que les entreprises suisses des P. T. T., en dérogation à la pratique suivie par la plupart des autres administrations des P. T. T. comme aussi par l'Union postale universelle et par l'Union télégraphique, publient des prescriptions spéciales pour l'*exploitation* à l'usage exclusif du personnel et pour le *trafic* à l'intention du public, prescriptions qui mettent en évidence la séparation qui existe entre l'exploitation et le trafic.

Le trafic des entreprises des P. T. T. utilise en partie les voies et moyens publics existants de transports et de communications (routes, chemins de fer, entreprises d'automobiles et entreprises de navigation aérienne) (Hellmuth, p. 280 ss.), et en partie des courses postales exploitées en régie, des communications par fil, des postes radioélectriques, etc., établies pour ses propres besoins. — Les rapports entre la poste et le chemin de fer font presque partout l'objet de conventions spéciales qui, en ces derniers temps, visent à ce que la poste bonifie aux chemins de fer, à leur prix de revient, les prestations que ces derniers lui fournissent; c'est ce qui se pratique en Allemagne, en Autriche et en Grande-Bretagne. — Voir aussi à ce sujet les articles de Steudler et du Directeur général Furrer, parus dans la Revue des Postes 1928, nos 5 et 6, et 1929, n° 1; de Saracista dans la „Rassegna P. T. T.“, Rome, 1929, nos 4 et 5; enfin, Schulz, „Reichsbahn und Reichspost“, Berlin, 1926 et 1929. —

Les entreprises des P. T. T. et les entreprises publiques analogues spécialement agencées pour le trafic en masse en arrivent aussi, suivant l'orientation de leur exploitation, à généraliser leurs prestations de service, qui, répondant à un besoin général, doivent autant que possible être à la portée de tous. — Une spécialisation se produit simultanément dans des domaines bien définis: transport de personnes, de marchandises, de colis, de petits colis, de lettres, de cartes postales, d'imprimés et de mandats de poste, transmission de télégrammes, établissement de communications téléphoniques, etc. — En règle générale, ces entreprises ne tiennent pas ou ne tiennent que très peu compte des singularités en matière de transports et de communications, tels les télégrammes de félicitation. La généralisation des prestations et l'adaptation nécessaire de l'exploitation au trafic en masse ont pour conséquence que les envois postaux et les télégrammes, par exemple, doivent être consignés par l'usager et distribués ou délivrés au destinataire

à des heures déterminées ou à certaines occasions (remise au guichet et prise en charge), dans des formes déterminées et des dimensions et poids maxima. Cette procédure n'est pas seulement appliquée à l'intérieur d'une exploitation bien déterminée, mais elle l'est aussi, à certains égards, sur le terrain international en vertu des conventions postales et télégraphiques internationales. Les imprimés d'un format normalisé jouissent, en Suisse, d'une taxe réduite. Certaines catégories d'envois, telles les cartes postales, sont même normalisées dans le régime international sous le rapport de leurs dimensions et de leur constitution. Le système à quatre classes (1^o Lettres, 2^o Journaux et périodiques, 3^o Imprimés, 4^o Marchandises) qu'applique l'Amérique du Nord, constitue une spécialisation particulièrement simple dans le domaine des envois postaux. Il implique et permet une unification des prescriptions, qui sont les mêmes pour tous les usagers. Les conditions de transports ne sont pas susceptibles de modification et ne peuvent non plus être simplifiées à volonté, comme cela pourrait par exemple se faire, le cas échéant, s'il s'agissait d'une entreprise privée d'expédition. —

Les entreprises publiques de transports et de communications doivent adapter leur exploitation et leurs installations à la structure économique, aux autres conditions régissant le trafic et à l'intensité du trafic. — Elles doivent exploiter et développer les nouvelles conquêtes techniques dans le domaine des transports et des communications, telles que les automobiles et les avions, la téléphonie à onde porteuse haute fréquence et les postes d'émission à ondes courtes, même si elles prévoient que leur rendement économique ne se manifestera que dans un avenir plus ou moins lointain. La répartition du trafic entre les diverses exploitations des P. T. T. et les autres entreprises de transports et de communications telles que les chemins de fer, les entreprises d'automobiles, les exploitations télégraphiques privées, varie suivant le développement de la technique. Voir aussi Sax, „Allgemeine Verkehrslehre“ (tome 1), Berlin 1918, p. 182. Il existe entre les chemins de fer allemands et la D. R. P. une convention réglant la division du trafic par automobiles. Les postes suisses et les C. F. F. ont organisé sur la base d'une entente un service commun de bagages et de colis-express. En Suisse, lorsqu'on crée des courses postales et que l'on concessionne des entreprises d'automobiles, on veille à ce que les entreprises déjà existantes n'en soient pas défavorablement concurrencées. Une division du trafic telle qu'elle est pratiquée dans le service des marchandises entre les C. F. F. et les chemins de fer privés suisses a été réalisée pour la correspondance télégraphique internationale entre l'administration des télégraphes suisses et la Radio-Suisse S. A., à laquelle est attribué le 18% environ de tout le trafic international (Rapport de gestion T. T. 1928, p. 29).

L'intensification du trafic entraîne, en règle générale, une amélioration parallèle des voies et moyens de communication et un déplacement des frais d'exploitation, ce qui a pour conséquence que le public recourt automatiquement à d'autres moyens de transports et de communications. Tel est le cas

du chemin de fer, de la diligence et de la poste automobile d'une part, de la poste aux lettres, du télégraphe et du téléphone, d'autre part. Le tableau ci-après montre approximativement comment le trafic de la poste aux lettres, du télégraphe et du téléphone (le trafic total est représenté par 100 %) s'est déplacé en faveur du téléphone au cours de ces 40 dernières années; l'augmentation générale du trafic mise à part, il faut tenir compte du fait, il est vrai, qu'une grande partie du trafic téléphonique local, par exemple, ne porte préjudice ni au trafic de la poste aux lettres, ni au trafic télégraphique.

Année	par habitant		
	Envois de la poste aux lettres (sans les journaux)	Télégrammes	Conversations téléphoniques
1890	50,45 = 94,3 %	1,08 = 2,0 %	1,95 = 3,7 %
1910	113,82 = 87,5 %	1,18 = 0,9 %	15,09 = 11,6 %
1923	129 = 78,5 %	1,19 = 0,7 %	34,16 = 20,8 %
1928	161 = 76,7 %	1,22 = 0,6 %	47,66 = 22,7 %

Les lignes de communication convergent toujours vers les centres importants, attendu que ce n'est qu'en concentrant le trafic sur des offices collecteurs déterminés qu'on peut réaliser une exploitation économique. —

La poste aux lettres et aux messageries satisfait les besoins les plus généraux, c'est-à-dire les besoins qui sont plus ou moins communs à tous les citoyens. Le service des chèques postaux et le télégraphe comme du reste aussi le téléphone et la radio font face à des exigences d'un caractère spécial. Voir *Sax*, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, 2. A., Berlin 1920, tome 2, p. 346 ss. — La Suisse compte environ 22,000 titulaires de comptes de chèques postaux, environ 200,000 abonnés téléphoniques et environ 85,000 postes radiorécepteurs.

Abstraction faite des prestations de service immédiates, du transport des marchandises et des nouvelles de lieu à lieu, il convient de relever d'une façon particulière l'influence que les prestations fournies par les entreprises des P. T. T. exercent sur le reste du trafic et sur la vie économique en général. Voir *Sax*, tome 1, p. 13 ss., tome 2, p. 339 ss. En facilitant l'échange des richesses et des marchandises, on rend possible l'abaissement de leur prix et l'on favorise leur vente et leur production en même temps que le marché du travail. Le service des chèques postaux a pour but de faciliter les paiements. On peut s'en rendre facilement compte si l'on songe que le montant des paiements sans mouvement d'espèces, qui s'effectuent dans le régime intérieur par voie de vire-

ment, a passé de 91 millions de francs en 1906, année où le service des chèques postaux a été inauguré, à plus de 19 milliards de francs en 1929. L'échange des nouvelles et des produits de l'imprimerie influence aussi la politique comme aussi l'activité sociale et intellectuelle. —

La *politique du trafic* a généralement pour but de mettre autant que possible l'activité des entreprises de transports et de communications en harmonie avec les nécessités économiques du moment et les exigences politiques et intellectuelles. — Le meilleur moyen de réaliser ce but est que les autorités chargées de pratiquer cette politique prennent méthodiquement contact et collaborent avec les associations économiques ou avec d'autres autorités, tel que cela se fait usuellement en *Allemagne*, en *France* et en *Italie*, grâce à la constitution des Conseils d'administration mentionnés sous „Organisation“. En *France*, il y a en plus depuis 1927, dans chaque département, des Conférences spéciales qui poursuivent le même but (rapports de gestion 1928, p. 61). En *Suisse*, une prise de contact avec les associations économiques et les chambres de commerce a lieu dans chaque cas particulier. Au surplus, l'Assemblée fédérale, qui est aussi investie de compétences administratives, exerce une influence directe sur la politique de trafic des entreprises des P. T. T. Les buts *spéciaux* de cette politique visent, d'une part, à abaisser le coût des prestations en matière de transports et de communications et, d'autre part, à les améliorer en augmentant la sécurité et la rapidité des correspondances et en multipliant les établissements à l'usage du public. Dans ce domaine, les grandes entreprises de transports et de communications travaillent selon un programme bien défini, qu'elles cherchent à exécuter d'une manière plus ou moins méthodique. Il convient de citer ici le développement des lignes suisses d'automobiles, la réglementation du service des voyages et des courses d'agrément par automobile, l'appui accordé aux transports postaux aériens (voir l'article de Vaucher paru dans la publication „Schweiz im internationalen Luftverkehr“), l'établissement de postes pneumatiques, la mise en câble des lignes télégraphiques et téléphoniques, l'automatisation des centrales, l'augmentation méthodique du nombre des postes téléphoniques et l'amélioration des liaisons internationales dans les P. T. T.

Une judicieuse politique de trafic a aussi pour objet de faire connaître au public les possibilités qui lui sont offertes en matière de transports et de communications et de l'éclairer sur les avantages du trafic; en d'autres termes, elle doit pratiquer, dans l'intérêt de l'exploitation et de la population, une certaine *réclame*, qui ne doit cependant pas être insinuante.

(A suivre.)