

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

Herausgeber: Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung

Band: 8 (1930)

Heft: 5

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

Autor: Buser, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-873717>

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: 29.01.2025

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

mentation gésichert wird, kommt heute grosse Bedeutung zu.

Die geschaffene schweizerische Organisation des Literaturnachweises, die nunmehr vom Betriebswissenschaftlichen Institut weitergeföhrt wird, wird der Verbreitung der DK in der Schweiz weitem Impuls geben, wozu die in absehbarer Zeit an der Eidgenössischen Technischen Hochschule zu errichtende Zentralstelle für Literaturnachweis, für die ebenfalls die DK vorgesehen ist, das ihrige beitragen wird.

la distribution des matières pour l'obtention d'une meilleure coordination dans les travaux de la documentation.

L'Institut Scientifique suisse de l'exploitation est chargé de poursuivre l'œuvre organisatrice de la documentation littéraire; l'expansion de la C. D. en Suisse en bénéficiera, cela d'autant plus que, dans un avenir rapproché, il sera créé à l'Ecole Polytechnique fédérale un office central de documentation littéraire, lequel adoptera également la classification décimale universelle.

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

Par le Dr. Buser, Berne.

(Suite.)

Les tarifs.

A. Principes tarifaires.

Généralités. — Les ressources financières de l'administration publique qui satisfait les besoins généraux tels que la construction et l'entretien de routes, ainsi que les ressources de certains établissements publics, les écoles par exemple, sont généralement assurées au moyen d'impôts. Toutefois, si la satisfaction des besoins par l'administration publique peut être réalisée à l'aide de prestations personnelles, de sorte que la charge à supporter par chaque usager peut facilement être déterminée, on applique, en règle générale, le principe de la rétribution directe en ce sens que chaque prestation donne lieu au paiement direct d'une taxe fixe correspondante. C'est ce principe-là, c'est-à-dire le *principe de la rémunération directe*, qui est pratiqué dans les *exploitations des P. T. T.* lesquelles, en tant qu'entreprises publiques de transports et de communications, doivent servir uniformément tous les citoyens et par conséquent la communauté. — La taxe ou le droit est fixé unilatéralement par l'entreprise. Cette procédure, qui exclut la libre entente entre l'entreprise et l'usager, repose sur le principe de la *souveraineté tarifaire* qui découle de la régle ou du monopole et qu'exercent aussi les chemins de fer. Voir 1^{re} partie „Questions fondamentales, La forme“, comme aussi la loi fédérale du 27 juin 1901 concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux. Dans les relations avec l'étranger, la souveraineté tarifaire est limitée en ce sens qu'il est interdit de percevoir des taxes et droits autres que ceux prévus par les traités conclus au congrès postal universel de Londres. Voir la Convention postale universelle de Londres, art. 26. — Dans le trafic ferroviaire international, cette restriction est controversée. Voir Löning „Der Begriff der Nebengebühr“ dans le recueil „Eisenbahn- und verkehrrechtliche Entscheidungen“ de Eger, tome 49, p. 117.

En vertu du principe de la rémunération directe appliqué par les entreprises des P. T. T., il doit être possible, dans l'ensemble du ménage, de couvrir tout au

moins les frais de revient, y compris l'intérêt du capital d'exploitation et les réserves nécessaires. L'article 42 de la Constitution fédérale envisage même la réalisation d'une plus-value pour faire face aux dépenses de la Confédération. — Dans certaines exploitations partielles, les taxes couvrent tout juste les frais de revient; dans d'autres, par contre, elles ne suffisent pas et la moins-value doit être compensée par un prélèvement sur les excédents réalisés par d'autres exploitations. — Les entreprises des P. T. T., en tant qu'institutions de droit public, se distinguent des *entreprises publiques* (Hellmuth, p. 384, 390; Sax, „Die Verkehrsmittel“ (tome II), p. 383 et suiv.) en ce que, dans les premières, ce sont des considérations d'économie générale qui priment tout alors que, dans les dernières, on s'inspire avant tout du principe de la rémunération intégrale des services rendus et de la réalisation de bénéfices, tel que c'est par exemple le cas dans les entreprises de gaz et d'électricité et, jusqu'à un certain point, dans les chemins de fer. — Étant donné que les entreprises de transports et de communications évoluent sans cesse du régime privé au régime public ou de droit public, il n'est pas toujours facile, lors du passage d'un régime à l'autre, de déterminer les différences qui distinguent les deux genres d'exploitation au point de vue de leur économie. Alors que la poste est appelée à satisfaire surtout des besoins généraux et que, par conséquent, elle se propose plutôt de servir l'économie générale, le téléphone, par exemple, ne sert qu'une petite partie de la population; en 1929, sur 100 habitants, il y avait 6,7 postes téléphoniques en Suisse, 4,7 en Allemagne et 15,3 dans l'Amérique du Nord. En ce qui concerne les principes tarifaires, le téléphone ressemble donc davantage à une entreprise publique. Dans le service d'automobiles, l'évolution est très apparente. En Allemagne, en Autriche et en Suisse, l'administration des postes entretient un service d'automobiles très ramifié, qui fait concurrence aux autres entreprises publiques et privées. En Allemagne et en Suisse, la poste en est même arrivée à subordonner la création de courses d'automobiles postales à la

condition que les communes intéressées contribuent aux déficits. D'autre part, l'administration des postes verse aux entreprises exécutant le service postal sur la base de concessions qu'elle leur accorde en vertu de la régle, des subventions spéciales pour couvrir les déficits; c'est ce qui se fait en *France*, en *Italie*, etc., où les lignes publiques d'automobiles sont subventionnées au moyen des deniers publics.

Les *tarifs* des entreprises de transports et de communications et des exploitations des P. T. T. comme aussi de tout ce qui s'y rattache, constituent certainement l'élément le plus important de leur économie en matière d'exploitation, car c'est d'eux que dépendent l'alimentation financière, la prospérité et la capacité de l'exploitation.

Compte frais de revient. — Par compte frais de revient (Hellmuth, p. 354 ss.; Sax „Die Verkehrsmittel“ [tome II], p. 396 ss.), il faut entendre l'évaluation du travail et du matériel nécessaires à la production d'une richesse ou à l'exécution d'une unité de prestation. Dans les grandes exploitations en général et dans les entreprises de transports et de communications en particulier, il est, en règle générale, difficile de déterminer de façon précise la somme de travail qu'exige chaque prestation; aussi, se contente-t-on d'évaluations plus ou moins exactes, ainsi que cela a déjà été relevé au chapitre „Comptabilité de l'exploitation“.

Les frais se divisent en frais fixes ou *invariables* et en frais proportionnels ou *variables*. Dans les frais fixes sont compris les dépenses de premier établissement, l'intérêt, l'amortissement, les frais de renouvellement et d'administration; à l'ordinaire, ils sont aussi appelés frais *généraux*. Les frais proportionnels ou variables se composent des frais des matières premières et du matériel, des salaires, etc.; ils sont dénommés *frais spéciaux*.

Dans les entreprises des P. T. T., la plupart des frais sont fixes. — Indépendamment des dépenses de premier établissement (intérêt, amortissement, entretien), d'administration générale, etc., la plus grande partie des traitements et des salaires du personnel d'exploitation sont des frais fixes qu'il n'est pas facile d'adapter aux fluctuations du trafic. Ce qui varie parmi les frais des salaires, ce sont tout au plus les frais occasionnés par le trafic de saison et des fêtes, et cette variation est ou *dégressive* ou *progressive*, suivant l'intensité du trafic. — Dans le service des automobiles postales, les frais qui varient sont les frais de matériel (bandages, essence, etc.). D'autres frais de ce genre n'entrent pas en ligne de compte, ou alors ils sont très minimes comme c'est le cas pour les formules gratuites. Les frais de revient des entreprises des P. T. T. sont donc, dans leur grande majorité, des *frais à ventiler* et non des frais spéciaux, alors que dans les entreprises de production ce sont, en règle générale, les frais spéciaux (matières premières, matériel, salaires variables, etc.) qui prédominent. Voir à ce sujet „Mon bureau“, février 1930, étude de A. Blandin, Paris. —

La loi des frais du trafic (Hellmuth, p. 359 ss.). Les frais fixes, calculés sur l'unité de prestation, diminuent à mesure que le trafic augmente, c'est-à-

dire que leur part par unité diminue jusqu'au moment où le maximum de rendement est atteint. Au télégraphe et au téléphone où le rendement des appareils et des lignes est en quelque sorte limité, ce maximum n'est pas si élevé qu'à la poste où les installations de bon nombre d'offices et de bureaux sont adaptées de manière à pouvoir faire face à une forte augmentation de trafic. Bien que, à l'ordinaire, tout accroissement de la densité du trafic entraîne automatiquement une diminution des frais généraux, il n'en reste pas moins que, lorsque la densité du trafic augmente dans les limites d'un rendement donné, cette diminution devient toujours moins évidente. Si la limite du rendement normal est dépassée, les frais généraux sont même progressifs et non dégressifs; c'est par exemple le cas lorsqu'on doit faire face à un accroissement de travail non à l'aide de machines (machines à calculer ou à timbrer) ou de dispositifs automatiques, mais au moyen d'opérations manuelles ou de tête. La question du développement des frais dans les cas d'intensités de trafic variables, c'est-à-dire le calcul dit optimum, qui est en relation étroite avec l'optimum économique, a été traitée par le *Dr Auler W.* dans la revue „Die Welt des Kaufmanns“, nov. 1929. Voir en outre *Gräf W.*, „Verwaltungsprobleme der Gegenwart“, dans l'ouvrage publié à l'occasion du 10^e anniversaire de la fondation de l'académie administrative de Berlin, p. 99 ss. Les frais fixes dans l'exploitation urbaine concentrée sont, d'après cette loi des frais, moins élevés que dans l'exploitation extensive des petits établissements ruraux. Comme la densité du trafic et son influence sur les frais fixes sont sujettes à des fluctuations et que, en outre, elles varient fortement d'un bureau d'exploitation à l'autre, le compte des frais de revient de toute l'exploitation doit se borner à déterminer des taux moyens, sur la base des résultats d'offices différents et de périodes différentes. Des résultats plus précis peuvent être obtenus pour des parties d'exploitation ou des offices pris individuellement. —

Objet et résultats du compte frais de revient. — Les frais de revient constituent un facteur si non seul déterminant, du moins important pour la formation des tarifs des P. T. T. Un compte frais de revient bien établi, qu'il le soit simplement par branches de service ou par envois ou prestations, est donc un *moyen de contrôle* indispensable pour la formation rationnelle des tarifs et la politique tarifaire. C'est pour cette raison qu'on devrait lui accorder une attention toujours plus grande. Voir *Schmalenbach*, „Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik“, 3. A., Leipzig, 1926, p. 40, 52 ss., ainsi que *Sax*, „Die Verkehrsmittel“, (tome II), p. 396 ss. —

Ainsi que nous l'avons déjà dit au chapitre „Comptabilité“, l'administration des postes suisses (contrôle de la direction générale) a, pour la *poste aux lettres*, les *messageries*, le *service des envois d'argent* et le *service de banque*, établi des comptes des frais de revient aussi par unité de prestation, en procédant par estimation. Voici les chiffres qui se rapportent au trafic postal intérieur de l'année 1928 en ce qui concerne les catégories mentionnées par extrait ci-après:

	Frais de revient		Produit Millions de francs	Taxe Par objet	Produit net ou perte	
	Millions de francs	Par objet ct.			Millions de francs	Par objet
1° Lettres du rayon local ...	3,49	4,5	7,70	10	+ 4,21	+ 5,5
2° Lettres du service intérieur	10,41	7,9	26,26	20	+ 15,85	+ 12,1
3° Lettres franches de port .	2,28	5,9	—	—	— 2,28	— 5,9
4° Petits paquets jusqu'à 1 kg.	0,82	11,2	2,20	30	+ 1,38	+ 18,8
5° Cartes postales simples ...	4,42	5,9	7,55	10	+ 3,13	+ 4,1
6° Journaux en abonnement.	16,75	5,0	5,14	1 1/4 p. 50 g	— 11,61	— 3,4
7° Imprimés	9,79	6,4	5,82	3— 15	— 3,97	— 2,6
8° Echantillons	0,32	10,9	0,28	5— 20	— 0,04	— 1,4
9° Mandats de poste.....	1,31	31,2	1,35	20—200	+ 0,04	+ 0,9

Le compte des frais de revient par branche de service et par objet tel qu'il se présente ci-dessus demande encore à être vérifié. Les calculs par objet et par unité de prestation, établis par estimation, sont, comme déjà dit au chapitre „Loi des frais du trafic“ et malgré l'exactitude aussi grande que possible avec laquelle ils ont été effectués, plus ou moins concluants en ce qui concerne l'influence effective des frais dans l'ensemble de l'exploitation, mais non dans chaque office en particulier. Dans le service urbain de distribution, les journaux et les imprimés, par exemple, peuvent être considérés pour une grosse part comme constituant des accessoires, des objets de remplissage à côté des lettres et des autres envois, et exerçant sur les frais une influence au-dessous de la moyenne. Dans le service de distribution des établissements ruraux et d'altitude proprement dits, ils constituent par contre des catégories d'envois principaux influençant complètement les frais; ils dépassent parfois de beaucoup la moyenne, alors que les lettres et autres envois sont des accessoires. — On peut ainsi se rendre compte de la difficulté qu'il y a de résoudre le problème des frais de revient dans l'exploitation postale en général, où les résultats de toute l'exploitation et de chaque branche de service, ainsi que leur influence réciproque, doivent rester la base directrice de la formation des tarifs. —

Lorsqu'il s'agit d'expéditions de colis, le compte des frais de revient par envoi est très difficile à établir à cause de la gradation des poids, et si l'on néglige la gradation, il est trop peu précis. — Dans cette branche de service on obtient en Suisse, pour 1928, et en tablant sur les prix de revient évalués approximativement, un léger produit net de 1,2 million de francs, alors que le rapport de gestion parle d'une perte, calculée également par simple approximation.

Dans le service suisse des chèques et virements postaux, les frais de revient et le produit sont à peu près égaux. Les taxes et les droits perçus en 1928 représentaient environ le 44 %, l'excédent des intérêts actifs sur les passifs environ le 56 % du produit net. En Belgique, le service des chèques postaux accuse, selon le compte d'exploitation spécial, un produit net qui, en 1926 par exemple, dépassait le 100 % des frais de revient.

Dans le service suisse des automobiles, les frais de revient par kilomètre-voiture présentaient les chiffres suivants en 1928:

- a) dans les services d'automobiles exploités par l'administration 132,9 ct. à savoir
- 1° pour les lignes annuelles seules . 104,3 „
- 2° pour les lignes de saison seules . 195,8 „
- 3° pour les lignes alpestres seules . 196,7 „
- b) pour les lignes d'automobiles exploités par des entrepreneurs, lignes annuelles . 83,9 ct.
- c) dans le service local seul 98,9 „

Ici, les frais variables comprennent aussi les frais des matières d'exploitation (essence, huile, bandages, etc.) et les frais d'entretien des véhicules.

Si, en s'aidant des chiffres ci-dessus et de la statistique économique du trafic, on calcule les frais de revient moyens par kilomètre-voyageur et si on les compare avec les taxes, on obtient l'aperçu suivant:

	Frais de revient par km- voyageur Ct.	Moyenne de la taxe voyageur Ct.	Moyenne du produit par voyageur Ct.	Produit net ou perte par voyageur Ct.
ad a 1	21,8	18	17,6	— 4,2
„ a 2	38,2	33	32,2	— 6,0
„ a 3	29,4	33,3	34,9	+ 5,5
„ b	35,8	18	18,2	— 17,6

Les taxes des bagages, qui représentent en moyenne le 6—7 % des recettes-voyageurs, sont, au compte frais de revient, comprises dans le rendement, le produit net ou la perte. Si, dans le cas ad a 3, lignes alpestres, on multiplie le produit net de 5,5 ct. (il était de 7,3 ct. en 1929) par le nombre des kilomètres-voyageur, on obtient un excédent total de 275,780 fr., qui, en dépit des écarts qui affectent les calculs de la moyenne, correspond assez exactement au produit net du compte de profits et pertes, arrondi au montant de 280,000 fr. et déjà mentionné au chapitre „Comptabilité“. Dans le service d'automobiles, il est possible, sur la base d'une statistique bien tenue d'après des principes d'économie commerciale, de déterminer jusque dans ses plus petits détails le rapport qui existe entre les frais de revient et le rendement, la taxe, le produit net et la perte. — Voir à ce sujet Zipfel „Acht Jahre Betriebsergebnisse im Postautomobildienst“, Revue des Postes 1930, n° 2.

L'administration des postes de l'Amérique du Nord a fait établir, en partie par des maisons privées, pour les années 1907 à 1911, 1920 et 1923, des comptes des frais de revient de l'exploitation postale, lesquels sont assurément les plus détaillés que l'on connaisse.

Il ne faut point s'en étonner si l'on songe que dans cette administration les excédents de recettes ont toujours constitué l'exception et que, depuis 1919, les excédents de dépenses ont augmentés d'une façon inquiétante. — Voir „Cost of Handling Mail Matter“, rapport du Postmaster General au Sénat, 1924. Les statistiques faites portaient sur 600 établissements postaux (le nombre de ces établissements est de 51,258) et englobaient les dépenses, les produits, le bénéfice et la perte par branches d'exploitation et par catégories d'envois; elles comprenaient en outre les dépenses, les produits, le bénéfice et la perte par envoi et par livre d'envoi, ainsi que par prestation en matière de transports et de communications.

En ce qui concerne les conditions qui règnent à la D. R. P., voir aussi *Oehler, Dr. „Finanzen und Rentabilität der Deutschen Reichspost“*, Leipzig 1929.

Dans l'exploitation téléphonique suisse, les frais de revient d'une conversation téléphonique (conversations locales et interurbaines mélangées) s'élèvent, suivant les résultats d'exploitation de 1928, à 31,5 ct. en moyenne, dont 16,5 ct. grèvent les dépenses d'établissement (amortissement et intérêts) et 15 ct. les frais d'exploitation (personnel et entretien des installations d'exploitation). Les frais d'exploitation à eux seuls s'élèvent, dans la moyenne suisse qui est déjà influencée par l'automatisation, à 15 ct. par conversation; ils sont en revanche de 18 ct. pour un central manuel de moyenne importance (env. 600 abonnés). —

De même que les frais de revient, le produit net moyen par conversation varie évidemment de central à central. Dans un central manuel de moyenne importance, il correspond à un rendement égal au 3½ % des dépenses de premier établissement. La limite la plus basse du produit en % des dépenses de premier établissement correspond à une perte allant jusqu'à 20 % et la limite la plus élevée à un rendement s'élevant jusqu'à 9½ %.

Les frais de revient et le produit net par télégramme, par conversation locale et par conversation interurbaine dans la moyenne totale de 1928 ont déjà été indiqués au chapitre „Comptabilité“. — Au télégraphe et au téléphone, où l'exploitation est plus homogène, le compte frais de revient établi par branches de service et par prestations est plus simple et, partant, plus exact que dans l'exploitation postale, plus hétérogène. —

La loi des prix du trafic. — La formation des prix est, pour ce qui est des biens de consommation, influencée par les frais de revient et par la valeur-utilité. Ce qu'il faut considérer en premier lieu, ce sont les frais de revient, c'est-à-dire la dépense qu'occasionne la production d'une richesse. Hellmuth (p. 365 ss.) se rallie en général à la thèse de Sax (Allg. Verkehrsl. [tome I], p. 91) à savoir que dans le cas des prestations en matière de transports et de communications ce sont au contraire les prix qui déterminent les frais et non les frais les prix. Ce qui est certain, c'est que la densité du trafic, fortement influencée par le taux des prix, exerce dans les entreprises des P. T. T. une influence beaucoup plus grande sur les frais, frais généraux pour la plupart,

que l'intensité de la production lorsqu'il s'agit de biens de consommation, où les frais spéciaux (matières premières, etc.) prédominent. — Plus le prix ou le tarif est bas, plus est grande la demande, même de la part de nouvelles classes de la population, et, parallèlement, plus sont petits les frais de chaque prestation. C'est là la *loi du prix du trafic*, qui est en relation directe avec la loi des frais. — Si, toutefois, il s'agit d'un maximum déterminé de prestations, le prix et les frais de chaque prestation sont abaissés autant que possible; en d'autres termes si l'optimum économique est atteint, les frais cessent pour ainsi dire d'être influencés par les prix. Il n'est donc pas possible, dans un service d'exploitation donné, d'abaisser les frais fixes au-dessous de certaines limites, même si les quantités de trafic augmentent. — Ce qui, selon moi, entre surtout en considération dans les P. T. T. c'est le rendement tout à fait différent des nombreuses exploitations partielles qui, d'une part, égalisent tantôt plus, tantôt moins les effets que les fluctuations de trafic exercent sur les frais, mais qui, d'autre part, ne permettent pas de constater facilement une marche régulière et sa répercussion sur l'exploitation tout entière. Dans les exploitations P. T. T. également, les frais constituent donc un facteur principal dans la formation des prix, bien que, dépendant fortement de la densité du trafic, ils soient assez stables pendant de longues périodes. — C'est aussi pourquoi les taxes appliquées en Suisse dans les P. T. T. sont établies sur la base des frais de revient. Voir à ce sujet *Buser „Zum neuen Postverkehrsgesetz“*, Journal suisse des postes, télégraphes et douanes, nos 6 et 7 de 1926, et „Die neuen schweiz. Posttaxen“ dans la „Vie économique“ de la Feuille officielle suisse du Commerce, nos 32 et 33 de 1925.

Que chaque réduction de taxe ne provoque pas une augmentation correspondante du trafic ou un abaissement des frais, c'est ce que toutes les entreprises des P. T. T. ont certainement déjà expérimenté. Un exemple à cet égard nous est fourni par la réforme postale dite de Rowland Hill en 1840, qui introduisit en Grande-Bretagne le port uniforme d'un penny. Voir aussi *Sax, „Die Verkehrsmittel“* (tome II), p. 492 ss. Bien que le mouvement des lettres eût pris un développement considérable, le produit net subit un fort recul, et ce n'est qu'à partir de 1870 qu'il put être ramené au niveau où il se trouvait au moment de l'introduction de la réforme. Une réduction de 20 à 15 ct. de la taxe suisse actuelle des lettres du régime intérieur entraînerait une moins-value immédiate d'environ 6,5 millions de francs, qui ne pourrait être théoriquement récupérée que par une augmentation de trafic d'environ 30 %; or une augmentation de ce genre, qui ne se produirait pratiquement qu'au bout d'une assez longue période, occasionnerait le cas échéant un accroissement de tous les frais de revient, lequel, à son tour, devrait être compensé d'une façon ou d'une autre. Une répercussion d'un abaissement des tarifs sur le trafic et sur les frais est problématique et il serait difficile de l'évaluer d'avance avec certitude. Avant d'abaisser les taxes, on doit examiner minutieusement, à la lumière des expériences acquises et de la situation du ménage, la question de savoir si les mesures

envisagées donneraient le résultat escompté et si le ménage pourrait supporter des pertes de recettes même en l'absence d'une augmentation de trafic et d'une diminution des frais.

Points de vues spéciaux touchant l'économie de l'exploitation (Hellmuth, p. 368 f.). — La formation du prix s'inspire en outre de points de vues spéciaux touchant l'économie de l'exploitation. Au contraire des biens de consommation, les prestations servant à la production et à la répartition des richesses n'ont, en règle générale, aucune valeur-utilité propre; elles n'en acquièrent une qu'en liaison avec un bien de consommation déterminé, par exemple un bien transporté. Lorsqu'il s'agit de la transmission des nouvelles proprement dite, la valeur-utilité d'une prestation a, il est vrai, plutôt un caractère propre, mais elle est subjectivement très variable. L'ajustement des tarifs à la *valeur-utilité* de prestations présente donc de plus grandes difficultés que l'adaptation des prix à la valeur-utilité de biens de consommation. Lorsqu'il s'agit de prestations en matière de transports et de communications, la valeur-utilité et la valeur-frais (c'est-à-dire la dépense pécuniaire) sont, dans la plupart des cas, identiques pour l'utilisateur.

Il est de règle que les *frais de revient* doivent former la *limite inférieure* et la *valeur-utilité* la *limite supérieure* du tarif. — Si donc les frais de revient d'une prestation dépassent pour l'utilisateur leur valeur-utilité et si la prestation ne peut par conséquent être offerte qu'avec perte, l'entreprise doit ou bien renoncer à la produire ou bien supporter la perte, ce qui, au point de vue de l'économie de l'exploitation, ne peut se justifier que pour des branches accessoires et qu'à la condition que la perte puisse être récupérée sur les branches principales.

Les prix ou tarifs des prestations sont du reste, en général, gradués suivant la *forme* (lettre, imprimé, télégramme) ou l'*amplitude* du message à transmettre ou suivant la *valeur* c'est-à-dire la nature de la richesse à transmettre ou à transporter. Le *poids*, l'encombrement, la distance ou le temps employé pour le transport entrent aussi en considération suivant la nature de la prestation. La vente et les prix des richesses sont moins influencés par les tarifs des colis postaux que par les tarifs ferroviaires, ceux-ci exerçant, en l'espèce, une influence notable et s'adaptant même aux conjonctures en cas de fluctuations considérables. Voir à ce sujet *Sax*, „Preiserscheinungen des Verkehrs wesens“, Berlin, 1926.

Comme les frais de revient des différents genres de prestations se rapprochent beaucoup les uns des autres en dépit des différences de poids et de distance, on a la tendance d'unifier le plus possible les prix. — C'est pourquoi l'on rencontre partout certaines catégories de tarifs (lettres, imprimés, échantillons de marchandises, paquets, télégrammes, conversations téléphoniques) comportant des taux uniformes, qui ne tiennent plus ou que partiellement compte des petites différences de frais provenant de la diversité des formes, des poids ou des distances. — C'est là une des exigences et non la moindre imposées par l'économie de l'exploitation, une tarification trop développée étant anti-économique. —

Bien que les frais du transport proprement dits soient inférieurs aux frais d'expédition et de distribution, l'application d'un *tarif local* modéré, notamment dans les grandes localités à trafic intense peut néanmoins se justifier du point de vue de l'économie de l'exploitation, du fait qu'ici les frais de revient sont, déjà en eux mêmes, inférieurs à la moyenne générale. Dans les localités à moins fort trafic, l'application d'une taxe locale réduite ne peut se justifier du point de vue de l'économie de l'exploitation qu'en cas de suppression des frais de transport. Lorsque les *frais de transport* ou les *frais kilométriques* prédominent ou représentent une *notable partie* des frais de revient, tel que cela est le cas pour le *transport par la poste aérienne* et pour le *trafic téléphonique*, une gradation des taxes proportionnelle à la distance à parcourir (tarif par zones) se justifie aussi du point de vue de l'économie de l'exploitation.

Ces derniers temps, les *taxes téléphoniques* ont, comme cela se pratique usuellement dans l'industrie électrique, été adaptées à l'*intensité de l'exploitation* de manière que les conversations interurbaines échangées entre 7 et 8 h. et 19 et 21 h. jouissent (en Suisse dans les 2^e, 3^e et 4^e zones) d'une taxe réduite de 60 %. Cette réduction est dans l'intérêt de l'exploitation parce qu'elle a pour effet de déplacer sur les heures à faible trafic une partie du trafic de la période à fort trafic, d'où emploi rationnel des installations et du personnel.

Au point de vue de l'économie de l'exploitation, il est également rationnel d'appliquer aux *courses d'automobiles postales de saison*, utilisées de préférence par les personnes en villégiature ou effectuant des voyages d'agrément, une taxe plus élevée que celle perçue des habitants de la région. — En l'espèce, le tarif majoré est adapté au plus grand *pouvoir d'achat* (principe de l'entreprise publique). — Au point de vue de l'économie de l'exploitation, il est donc justifié de transporter à raison d'un tarif de faveur certaines catégories de correspondances tels que les *imprimés* et les *journaux*, en tant que ces correspondances peuvent être transportées comme des *accessoires* permettant de mieux utiliser, notamment pendant les heures de faible trafic, le personnel et les installations indispensables à l'exécution de la tâche principale. Le principe dont on doit toutefois s'inspirer est que le produit du trafic accessoire doit supporter tout au moins les frais supplémentaires qu'il occasionne. — Il est vrai qu'en ce qui concerne les imprimés et les journaux, des considérations économiques générales entrent pour une large part en ligne de compte, comme cela ressort de l'exposé ci-après.

D'une part, des considérations d'économie collective s'opposent à ce que des *prix de faveur* soient accordés aux *gros clients*. D'autre part, le système d'affranchissement appliqué à la poste, qui occasionne très peu de frais d'écritures et d'administration, est tel que l'application de prix de ce genre pourrait encore moins se justifier que dans l'exploitation téléphonique, où l'établissement des grandes factures entraîne proportionnellement moins de frais que l'établissement des petites. — Dans le service des journaux et dans celui des chèques et virements,

où les taxes sont *inférieures* aux frais de revient, l'application de prix de faveur pour les gros clients provoquerait en outre un accroissement immédiat de la perte, lequel ne pourrait guère se justifier.

Points de vue d'économie collective, de politique, de culture et de philanthropie. Entre en tout premier lieu en considération le principe de *l'égalité* des taxes pour tous les usagers, peu importe s'ils habitent des villes à fort trafic ou des contrées agricoles et alpestres reculées accusant un faible trafic ou s'ils consignent beaucoup ou peu d'envois ou de télégrammes. Ce principe, qui vise aussi à une égalisation sociale des charges, est fixé à l'article 36 de la Constitution fédérale, lequel prévoit encore que les tarifs seront fixés aussi *équitablement* que possible dans toutes les parties de la Suisse. En vertu de ces principes, par exemple, la taxe réduite appliquée aux lettres du rayon local doit profiter aussi aux localités à faible trafic et beaucoup de lignes d'automobiles et la plupart des lignes télégraphiques doivent être maintenues en dépit de leur exploitation déficitaire.

Le *caractère public* et *l'uniformité* des tarifs, qui en favorisent la clarté, répondent également à des considérations d'économie collective. —

Les grandes *facilités accordées à la presse politique* (journaux et télégrammes de presse), qui occasionnent surtout à la poste des pertes considérables, ne peuvent en général se justifier que par des considérations politiques et d'économie collective. Il en est de même d'une grande partie des imprimés, mais là des intérêts *culturels* jouent aussi un certain rôle. Tandis que, comme il a été dit plus haut, les journaux et les imprimés peuvent, dans les grandes localités, être considérés comme des correspondances accessoires qui, déjà au point de vue économique d'exploitation, justifient une taxe moins élevée, dans les établissements de postes ruraux et d'altitude, c'est le contraire qui a lieu. Là, les journaux et les imprimés, surtout les premiers, obligent les facteurs

à faire des tournées régulières, et ce sont les autres envois postaux, les lettres y comprises, qui doivent être considérés comme des correspondances accessoires. — Des statistiques faites en son temps en Suisse établissent que le temps consacré au service de distribution dans les établissements ruraux et d'altitude pourrait être réduit d'un tiers environ si l'on supprimait la distribution des journaux et des imprimés. Si l'on songe que le 40 % approximativement de toutes les correspondances distribuées l'est par les établissements postaux suisses de la campagne et de la montagne, et que, en outre, l'heure de travail d'un messenger rural coûte actuellement environ fr. 1.84 alors que la taxe des journaux est de 1¼ ct. et celle des imprimés de 3—5 ct. pour les envois jusqu'à 50 gr., on peut se rendre clairement compte, à l'aide du compte de frais de revient, que le service actuel des journaux dans les contrées agricoles et alpestres ne peut être financièrement alimenté qu'au moyen de très importants prélèvements sur les excédents de recettes fournis par les localités accusant un grand mouvement de lettres.

La *franchise de taxe*, dont bénéficient actuellement les autorités et les offices en Suisse, en France, en Italie, aux Pays-Bas, etc., ne peut, bien que différant sous le rapport de la forme et de l'étendue, se justifier que par des considérations d'économie collective et de politique. — Il est toutefois réjouissant de constater que, les principes économiques d'exploitation s'imposant toujours davantage, on arrivera petit à petit à réaliser une restriction dans ce domaine.

Les considérations *philanthropiques* font règle notamment pour les taxes réduites des impressions en relief pour les aveugles et, en Suisse, pour la remise de timbres de bienfaisance à plus de 700 maisons d'hospitalisation, hôpitaux et établissements de bienfaisance.

(Fin au prochain numéro.)

Samuel Finley Breese Morse.

Von E. Eichenberger, Bern.

(Nachdruck verboten.)

Amerika, das Land der unbegrenzten Möglichkeiten, ist in der Geschichte der Elektrotechnik mit einigen glänzenden Namen vertreten. Männer wie Benjamin Franklin, Joseph Henry, Samuel Morse, Graham Bell und Thomas Edison werden auch dann noch als Wohltäter der Menschheit gelten, wenn die Technik neue, heute noch unbezwingbare Gipfel erklommen haben wird. In der Tat haben diese Männer ihr Bestes hergegeben, um der widerstrebenden Natur neue Geheimnisse abzuringen, oder bereits Bekanntes zu verarbeiten und nutzbar zu machen.

Samuel Morse ist kein Fürst der Wissenschaft, aber seine Verdienste sind darum nicht weniger hoch anzuschlagen. Der Telegraphenapparat, den er der Menschheit vor bald einem Jahrhundert geschenkt hat, steht heute noch in Gebrauch; er hat Gewaltiges geleistet und unsäglich viel Segen gestiftet. Auch der Lebenslauf des Erfinders ist

Samuel Finley Breese Morse.

(Par E. Eichenberger, Berne.)

(Reproduction interdite.)

L'Amérique, terre des possibilités illimitées, est représentée dans l'histoire de l'électricité par plusieurs hommes illustres. Benjamin Franklin, Joseph Henry, Samuel Morse, Graham Bell, Thomas Edison continueront à compter parmi les bienfaiteurs de l'humanité au temps où la technique aura conquis les sommets qui, aujourd'hui, sont encore restés inaccessibles. Ces hommes ont en effet donné le meilleur d'eux-mêmes pour arracher de nouveaux secrets à la nature rebelle, pour réaliser pratiquement et rendre utile ce qui n'était qu'à l'état embryonnaire.

Samuel Morse ne fut pas un prince de la science, mais ses mérites n'en sont pas moins bien établis. L'appareil télégraphique dont il a doté l'humanité il y a bientôt un siècle, est encore en usage; il a rendu d'immenses services et répandu d'indicibles bienfaits.

La vie de l'inventeur est par elle-même attrayante