

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 29 (1937)  
**Heft:** 12

**Rubrik:** Économie politique

### **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:** 08.02.2025

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

réussi à conserver les positions les plus importantes de sa maîtrise commerciale internationale, que les Etats-Unis marquent un recul plus important, que la France et l'Italie se trouvent en bien fâcheuse posture. L'Allemagne semble reconquérir jusqu'au delà des positions qu'elle occupait en 1913 et, derrière elle, on observe la montée du Japon dont l'avance est vraiment impressionnante.

Les indications que nous venons de donner n'épuisent évidemment pas le sujet. Mais elles montrent suffisamment que les conditions de la concurrence internationale ont profondément changé depuis le début de la crise.

## Economie politique.

### Le développement du trafic ferroviaire et des transports routiers en Suisse.

En complément des articles dont nous commençons la publication dans le présent numéro, nous citons quelques chiffres susceptibles de nous servir de base de discussion.

En ce qui concerne la longueur du réseau de nos chemins de fer, nous renvoyons le lecteur au numéro de mars 1934 de la « Revue syndicale suisse » où figurent les chiffres récapitulatifs de 1848 à 1931. Depuis 1931 (5836 km), la longueur du réseau n'a pas augmenté beaucoup; elle était de 5857 km en 1935.

Le tableau suivant donne un aperçu des *prestations* techniques et financières *de tous* les chemins de fer (à voie normale, à voie étroite, à crémaillère, funiculaires et tramways):

| Années | Voyageurs transportés en milliers | Marchandises transportées en milliers de tonnes | Total des recettes d'exploitation en millions de francs | Excédent d'exploitation en millions de francs | Effectifs du personnel |
|--------|-----------------------------------|---|---|---|------------------------|
| 1900   | 115,187                           | 14,748  | 149,6   | 60,5  | 30,730                 |
| 1910   | 239,533                           | 17,332  | 239,6   | 86,3  | 45,485                 |
| 1920   | 329,942                           | 22,383  | 514,4   | 50,8  | 53,337                 |
| 1929   | 418,099                           | 26,813  | 573,1   | 189,8   | 46,263                 |
| 1930   | 430,063                           | 25,772  | 561,3   | 164,6   | 47,285                 |
| 1931   | 430,637                           | 25,236  | 523,5   | 132,9   | 47,165                 |
| 1932   | 414,725                           | 21,953  | 464,4   | 87,8  | 46,150                 |
| 1933   | 407,422                           | 21,603  | 456,0   | 95,4  | 44,546                 |
| 1934   | 398,828                           | 21,800  | 451,6   | 106,3   | 43,642                 |
| 1935   | 381,075                           | 20,996  | 426,8   | 91,4  | 42,443                 |

C'est en 1929 que furent atteints les chiffres les plus élevés pour le transport des marchandises, tandis que ce fut en 1931 que celui des voyageurs accusa les meilleurs résultats. Depuis lors, l'on a constaté une régression constante aussi bien dans le trafic des marchandises que dans le transport des voyageurs. Le maximum d'effectifs du personnel fut atteint en 1920 et le nombre des employés n'a cessé de décroître dès ce moment, bien que l'on eût enregistré de plus fortes prestations de la part des chemins de fer.

Les chiffres relatifs aux C. F. F. traduisent la même évolution:

| Années | Voyageurs transportés en milliers | Marchandises transportées en milliers de tonnes | Total des recettes d'exploitation en millions de francs | Excédent d'exploitation en millions de francs | Effectifs du personnel |
|--------|-----------------------------------|---|---|---|------------------------|
| 1903   | 50,011                            | 8,916   | 111,2   | 38,3  | 25,166                 |
| 1910   | 80,625                            | 13,142  | 187,6   | 70,5  | 34,985                 |
| 1920   | 86,080                            | 15,830  | 394,0   | 35,7  | 39,410                 |
| 1929   | 126,550                           | 19,276  | 431,4   | 151,0   | 33,532                 |
| 1930   | 127,911                           | 18,547  | 420,5   | 129,1   | 34,305                 |
| 1931   | 124,273                           | 17,793  | 389,5   | 106,2   | 34,006                 |
| 1932   | 116,864                           | 15,273  | 343,0   | 69,7  | 33,185                 |
| 1933   | 114,854                           | 14,796  | 336,6   | 76,7  | 31,741                 |
| 1934   | 114,293                           | 14,983  | 333,6   | 86,0  | 30,861                 |
| 1935   | 109,864                           | 14,238  | 314,8   | 74,4  | 29,834                 |
| 1936   | 106,933                           | 12,804  | 291,4   | 66,6  | 28,642                 |

En 1936, le trafic-marchandises des C. F. F. se trouva réduit aux deux tiers de celui de 1929; c'est à peine s'il atteignit celui de 1910. Le transport des voyageurs a souffert de la crise moins fortement; cependant, il fut inférieur d'environ 16 % aux résultats de 1930. Il en suivit naturellement une régression proportionnelle des recettes d'exploitation et du bénéfice d'exploitation (respectivement 32 et 56 % par rapport à 1929). Au cours des dix-sept dernières années, l'on comprima les effectifs du personnel de 39,410 agents (1920) à 28,642 en 1936. Les effectifs du personnel des C. F. F. sont à peu près semblables à ceux de 1906, tandis que le trafic est sensiblement plus fort qu'à cette époque, surtout en ce qui concerne le transport des voyageurs. La diminution du trafic depuis 1929 est imputable tout à la fois à la crise économique et à la concurrence de l'automobile. Cependant, c'est principalement de la conjoncture que dépend le sort des chemins de fer. La concurrence de l'automobile a toutefois contribué à aggraver la situation. Si la conjoncture avait été meilleure, les chemins de fer auraient très probablement conservé leurs positions et le trafic routier se serait emparé du *surplus*.

Voici des chiffres montrant le développement du *parc automobile suisse*:

|      | Voitures | Camions | Total  | Nombre d'habitants pour un véhicule automobile |
|------|----------|---------|--------|--|
| 1910 | 2,276    | 326     | 2,602  | 1435   |
| 1920 | 8,902    | 3,331   | 12,233 | 317  |
| 1925 | 28,697   | 8,381   | 37,626 | 104  |
| 1930 | 60,735   | 14,715  | 78,255 | 52   |
| 1933 | 66,394   | 18,366  | 86,684 | 48   |
| 1934 | 69,744   | 18,828  | 90,735 | 46   |
| 1935 | 70,765   | 18,909  | 91,860 | 45   |
| 1936 | 69,098   | 18,454  | 89,680 | 46   |

Pendant ce temps relativement court de quinze ans, le trafic automobile s'est développé rapidement. Tandis qu'en 1910 on ne comptait, au total, que 2602 véhicules, il y en avait 91,860 en 1935; en 1910, l'on comptait 1435 habitants pour un véhicule, en 1935 il n'y en avait plus que 45. Jusqu'en 1935, l'augmentation fut constante; en 1936, pour la première fois, il y eut une petite régression. C'est le nombre des camions qui importe le plus aux chemins de fer, car les camions s'emparent du trafic-marchandises, tandis que les voitures automobiles sont moins dangereuses.

A cet égard, les conclusions de l'Office fédéral de statistique sur *le tourisme automobile en Suisse* sont intéressantes. Une récapitulation afférente aux mois de juillet et août 1937 et qui a trait aux plus grands hôtels démontre qu'un tiers environ des arrivées et un peu moins d'un quart des nuitées concernent des automobilistes. Puisque les propriétaires d'automobiles, pour diverses raisons, préfèrent les grands hôtels, l'on peut conclure de ces chiffres que la participation des hôtes circulant en automobiles est encore moindre pour la généralité des hôtels de notre pays. En tout cas, l'on a réussi à établir ainsi le rôle que l'automobilisme joue dans notre industrie hôtelière. Il est toutefois bien entendu qu'on ne pourrait pas faire passer au rail ce trafic routier.

L'année passée, l'on a dressé, pour la première fois, une statistique sur le trafic-marchandises assuré par des véhicules routiers (deuxième semestre 1936):

| 1936:                      | 1000 tonnes | 1000 hl | Têtes d'animaux | Total exprimé en tonnes |
|----------------------------|-------------|---------|-----------------|-------------------------|
| Juillet . . . . .          | 265,9       | 334,4   | 41,323          | 320,1                   |
| Août . . . . .             | 278,4       | 378,3   | 53,122          | 338,4                   |
| Septembre . . . . .        | 296,1       | 366,3   | 52,879          | 354,9                   |
| Octobre . . . . .          | 343,0       | 380,4   | 45,657          | 403,9                   |
| Novembre . . . . .         | 296,9       | 293,4   | 42,993          | 346,4                   |
| Décembre . . . . .         | 268,2       | 295,3   | 48,702          | 317,5                   |
| Juillet/décembre . . . . . | 1,748,5     | 2,048,1 | 284,676         | 2,081,3                 |
| 1937:                      |             |         |                 |                         |
| Janvier . . . . .          | 224,5       | 250,3   | 36,609          |                         |
| Février . . . . .          | 233,2       | 254,8   | 31,072          |                         |
| Mars . . . . .             | 285,0       | 315,9   | 44,179          |                         |

Dans ce trafic global, il faut distinguer:

| 1936:                      | Trafic privé         | Trafic professionnel | Transports en provenance de l'étranger sur véhicules étrangers |
|----------------------------|----------------------|----------------------|--|
|                            | total en 1000 tonnes |                      |  |
| Juillet . . . . .          | 214,7                | 104,7                | 0,6  |
| Août . . . . .             | 218,1                | 119,7                | 0,6  |
| Septembre . . . . .        | 222,8                | 131,3                | 0,8  |
| Octobre . . . . .          | 246,2                | 156,9                | 0,9  |
| Novembre . . . . .         | 206,8                | 138,8                | 0,8  |
| Décembre . . . . .         | 193,3                | 122,9                | 1,3  |
| Juillet/décembre . . . . . | 1,302,0              | 774,4                | 4,9  |

On arrive ainsi, pour le deuxième semestre 1936, à un total de 2,081,300 tonnes transportées par route et l'on peut évaluer ce trafic à 4 millions de tonnes pour l'année entière (si l'on estime que les chiffres de juillet à décembre en représentent la moitié). Au cours de la même année, les Chemins de fer fédéraux transportèrent 12,8 millions de tonnes et les chemins de fer suisses dans leur ensemble 21,0 millions (1935). Ces chiffres montrent la part considérable et étonnante que l'automobile a prise. Ajoutons à cela que la statistique reproduite ci-dessus n'est pas complète et qu'en réalité le rôle des transports routiers est encore plus grand.

Ces chiffres montrent aussi de quelle importance est le problème rail-route pour notre économie nationale. Si ces deux moyens de transport continuent à se combattre, les deux en souffriront et notre économie en pâtira; c'est le peuple qui fera les frais de cette stupide concurrence. L'heure est à une entente basée sur une répartition équitable et raisonnable du trafic.