

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

Artikel: Du problème des transports et des solutions envisagées
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-384118>

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: 29.11.2024

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

Revue syndicale suisse

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

29^{me} année

Décembre 1937

N° 12

Du problème des transports et des solutions envisagées.

Par *Robert Bratschi*.

I.

Dans une étude intitulée « Economie dirigée dans les transports suisses », publiée dans la « Revue syndicale » de mars 1934, nous avons donné notre avis sur la situation d'alors en matière de politique des transports. Nous en avons conclu ce qui suit :

« Ce qui est urgent, ce sont des mesures d'ordre financier et une législation qui permette de poursuivre une politique raisonnable et systématique dans l'économie des transports en Suisse. Seules des mesures de ce genre trouveraient l'appui du mouvement ouvrier suisse. »

Qu'a-t-on fait, depuis lors, pour mettre fin à une situation absolument intenable et préjudiciable à cette branche si importante intéressant toute notre vie économique ?

Avant d'essayer de répondre à cette question, il nous paraît indiqué de jeter un coup d'œil rétrospectif sur le développement du problème.

Le premier semestre 1934 fut une période pendant laquelle la crise fut en régression assez sensible. Les recettes d'exploitation de nos entreprises de transport en témoignèrent. Mais cette manifestation ne fut que passagère ; pendant le deuxième semestre, le recul fut d'autant plus fort. Les années 1935 et 1936 furent particulièrement mauvaises. Les lecteurs de la « Revue syndicale » savent à quoi il faut attribuer cet effondrement. Il est dû pour une bonne part à la politique déflationniste de nos autorités fédérales.

Le tableau suivant permet de comparer les chiffres les plus typiques de la première année de crise avec ceux de la dernière.

	Dépenses d'exploitation	Excédent d'exploitation en millions de francs	Service de la dette	Déficit du compte de pertes et profits
1931	389	106	115	10
1936	291	67	118	68

Ces chiffres n'ont rien de réjouissant. Ajoutons que 1931 fut déjà une année de crise. En outre, il faut insister sur le fait que les résultats de 1936 auraient été encore plus défavorables — d'environ 10 millions — si la parité du franc suisse n'avait pas été modifiée.

L'année 1937 amena une certaine reprise. L'amélioration se chiffrait à fin octobre par 45 millions. On peut admettre qu'à la fin de l'année elle aura atteint 50 millions de francs. Le déficit se montera à 25 ou à 30 millions au lieu des 75 ou 80 millions prévus par l'avant-projet d'octobre.

L'amélioration est donc importante. On ne saurait toutefois parler de conditions normales. L'équilibre financier n'est pas encore atteint. Ajoutons que la reprise du trafic n'offre pas encore un caractère de stabilité. Elle dépend de la réanimation des échanges internationaux, des exportations stimulées par la dévaluation. Mais elle dépend aussi du transit, corollaire de la situation internationale actuelle; ce facteur est donc impondérable. En outre, la politique économique de nos autorités est lourde de menaces. La déflation reste à l'ordre du jour. Il faut aussi prendre en considération le fait que les dépenses ont atteint le maximum de compression. Il faudra que l'on abroge peu à peu les baisses de salaires trop prononcées. Les effectifs du personnel ont atteint un niveau au-dessous duquel on ne saurait plus descendre et qui donne à réfléchir si l'on se place au point de vue de la santé du personnel et de la sécurité de l'exploitation.

Tout risque de nature financière n'est donc pas exclu.

De 1931 à 1936, la situation des chemins de fer privés fut encore plus mauvaise que celle des C. F. F. De nombreux capitaux sont restés sans intérêt. Il fut nécessaire d'opérer des amortissements et de procéder à des assainissements. Confédération, cantons et communes durent intervenir afin d'empêcher la suspension de l'exploitation d'entreprises de nécessité vitale.

En 1937, les chemins de fer privés accusèrent aussi une certaine reprise. Leurs conditions d'exploitation sont des plus diverses. Ce sont les entreprises vivant du tourisme ou du transit international qui sont dans la situation la plus favorable comparative-ment aux résultats de l'année précédente. Vingt-cinq lignes de montagne ont réussi ensemble à augmenter leurs recettes de 3,6 à 5 millions environ, de juillet à septembre. Remarquons à ce propos que ce sont aussi ces lignes qui ont souffert le plus fortement de la crise. Quant à celles qui ne répondent qu'aux nécessités indigènes, leur redressement est plus lent. Cependant, les régressions, par rapport à 1936, sont exceptionnelles.

Il n'y a pas de chiffres permettant d'estimer les résultats financiers du trafic automobile. Mais l'on sait que la crise l'a durement éprouvé. Le développement très puissant que traduisait le nombre des véhicules routiers a été interrompu. Le tableau suivant est assez suggestif à cet égard :

	Automobiles	Autobus	Camions	Tracteurs	Total	Motocyclettes
1920	8,902	—	3,331	—	12,233	8,179
1931	63,945	1161	17,195	2032	84,333	46,875
1936	69,098	1515	18,454	613	89,680	28,639

De 1920 à 1931, l'ascension fut extraordinaire. La crise a enrayé ce développement dans une certaine mesure. Toutefois, le nombre des automobiles et des autobus accuse encore une augmentation. Mais le ralentissement est très net. Quant aux camions, les effectifs restent presque sans changement. Les tracteurs et les motocyclettes accusent un fort recul. Il est vrai que ces chiffres changeront de nouveau très rapidement si la situation économique continue à s'améliorer. Les véhicules n'ont pas disparu, on n'a fait que les retirer momentanément de la circulation. Mais ils réapparaîtront sitôt que leur usage sera redevenu rémunérateur ou du moins sitôt qu'il n'impliquera plus de pertes trop lourdes.

En général, on peut donc constater une certaine stagnation dans les moyens de locomotion. Mais le volume du trafic a fortement diminué. La tension de la concurrence s'en trouve encore accrue. On le remarque notamment dans le transport des voyageurs dans la mesure où de grandes voitures sont mises en service sur nos routes. Mais c'est surtout dans le domaine du trafic-marchandises que la situation est tendue. C'est là que la nécessité d'une intervention est des plus urgentes.

Les autorités font une distinction entre le trafic professionnel (transports pour des tiers contre rémunération) et le trafic privé (transports pour son propre compte). Il n'y a pas de démarcation nette entre ces deux catégories. Cependant, le Département des chemins de fer publie, depuis quelque temps, une statistique dont la valeur est toutefois très contestable. Tout d'abord, elle n'inclut que la moitié environ des camions. D'autre part, les bases de cette statistique sont insuffisantes. Chaque propriétaire de camion peut remplir sans contrôle les formulaires qui lui sont remis. Ainsi, il manque le facteur indispensable à toute statistique : des sources contrôlables. Le fait que cette statistique a été introduite pendant une période de dépression complète de l'industrie du bâtiment contribue encore à fausser sa signification. Mais il ressort aussi de ces chiffres que le trafic privé est plus important que le trafic professionnel. Si l'on prend en considération le fait que le trafic professionnel implique en moyenne de plus longues distances que le trafic privé, la statistique fait ressortir un rapport de 3 à 2 en faveur du trafic privé. Mais si l'on se base sur le nombre respectif des véhicules, la prédominance du trafic privé est encore plus forte.

Ainsi, toute réglementation qui n'incluerait pas le trafic privé serait vouée à un échec certain.

Quant aux dépenses globales que les corporations de droit public (cantons et communes) consentent en faveur de la construction et de l'entretien des routes, la «Vie économique» (10/1937), périodique publié par le Département fédéral de l'économie publique, donne pour la première fois des renseignements complets.

Nous en tirons les chiffres que voici:

	Longueur des routes en 1000 km	Communes en millions de	Dépenses Cantons de	Total de francs	Recettes ¹	Excédent net des dépenses ²
1931	44	66,2	90	156,2	52,6	103,6
1935	44,2	60,5	80,3	140,8	61,9	78,9
Moyenne 1931—1935	44,6	64,6	89,7	154,3	58,6	95,7

¹ Y comprise la part aux recettes sur la benzine.

² Non comprises les dépenses pour la signalisation routière et la réglementation de la circulation.

Le réseau routier accable donc nos finances publiques de charges considérables. Pour les cinq dernières années, la moyenne des dépenses annuelles atteignit approximativement la somme exorbitante de 100 millions. L'excédent des dépenses accuse heureusement une régression; il faut l'attribuer, d'une part, à la baisse des frais de construction et, d'autre part, à l'augmentation des recettes. Malgré tout, on comptait encore en 1935 une charge de 80 millions à faire supporter pour $\frac{4}{7}$ aux cantons et pour $\frac{3}{7}$ aux communes. Il est évident que l'on ne peut se procurer cette somme que par voie d'impôts. La charge annuelle en résultant est en moyenne de 20 francs par tête de population. Une famille normale, composée de cinq personnes, doit donc payer 100 francs par an pour la construction et l'entretien des routes.

Nous ne discuterons pas ici de la sécurité du trafic routier; mais il n'est pas exclu que sur ce point-là une réglementation s'impose un jour, si les autorités compétentes estiment que les autres raisons ne sont pas assez pertinentes pour que l'on prenne des mesures propres à mettre fin à l'anarchie actuelle. A la longue, notre peuple ne tolérera plus que le trafic routier soit cause annuellement de 600 morts et de 12,000 blessés.

II.

Au début de cet article, nous avons demandé ce que l'on avait fait depuis 1934.

Nous devons répondre que l'on n'a pas fait grand'chose.

Signalons toutefois qu'en 1934 la «Ligue pour le peuple et la patrie» avait lancé une initiative demandant la dépolitisation des Chemins de fer fédéraux. En réalité, ces réactionnaires ne visaient qu'à dépouiller le personnel de ses droits. C'est pourquoi ils proposèrent la désétatisation des Chemins de fer fédéraux. Le puis-

sant instrument économique que constituent les C. F. F. devait dépendre, selon l'avis de ces Messieurs, d'un Conseil d'administration formé unilatéralement et de telle façon qu'il soit une arme politique dont on puisse se servir contre les cheminots et contre le mouvement syndical dans son ensemble.

C'est à la même intention que fut promulgué l'arrêté fédéral d'urgence du 20 décembre 1934 et que parut le projet de loi Pilet-Schrafl en juin 1934; finalement, le 24 novembre 1936, le Conseil fédéral présenta le projet de la nouvelle loi sur les Chemins de fer fédéraux. Toutes ces mesures sont imprégnées de l'esprit de désertisation de la « Ligue pour le peuple et la patrie ». L'assainissement des C. F. F. n'est plus qu'un paravent derrière lequel on se cache pour enlever aux syndicats toute possibilité d'empêcher que l'on ravisse au personnel ses droits constitutionnels.

Sous l'influence des rescapés de la défunte « Ligue pour le peuple et la patrie », les autorités tentent, à l'occasion des controverses suscitées par la recherche d'une solution au problème du trafic, de déclencher une stupide lutte de prestige contre les syndicats.

En outre, au nom d'un système qui n'a plus de « rationalisation » que le nom, on comprime fortement les effectifs du personnel. Les chiffres suivants, relatifs aux effectifs du personnel des Chemins de fer fédéraux, donnent une idée des mesures prises dans ce domaine:

Moyenne annuelle des effectifs du personnel		
1920	1930	1936
38,562	34,305	28,642

En 1937, l'on constate une nouvelle diminution de 500 employés — et les amputations continuent! En plus de cela, il faut remarquer que le trafic a fortement augmenté. De 1936 à 1937, la reprise dans les transports fut plus forte que pendant n'importe quelle période de même durée depuis que les C. F. F. existent. La situation fut déjà très critique pendant cet été. Les dispositions légales sur la durée du travail furent transgressées. Si l'on n'y porte pas remède, la situation deviendra intenable à bref délai. Un syndicat qui n'userait pas de toute son influence pour modifier une telle situation se verrait justement reprocher un manquement au plus élémentaire de ses devoirs. Si la Fédération suisse des cheminots exige une augmentation appropriée des effectifs du personnel, elle le fait aussi bien dans l'intérêt de l'économie suisse des transports que dans celui du personnel directement intéressé.

Simultanément, il faut assainir les finances des Chemins de fer fédéraux. La S. E. V. exige que les C. F. F. soient soumis au même régime juridique que les autres régies de la Confédération. Tout dernièrement, cette revendication fut appuyée par des milieux qui, jusqu'à ces dernières années, s'y étaient encore farouchement oppo-

sés. Si, encore cette fois, l'on ne fait pas droit à cette revendication, nous la poserons de nouveau dans quelques années. La « Ligue pour le peuple et la patrie » et ses héritiers demandent pratiquement la désétatisation. Il ne saurait être question de cette solution. Plus aucun citoyen sérieux ne préconise un tel procédé. Le Conseil fédéral a trouvé un moyen terme qui, exception faite de la question financière, se rapproche sensiblement des propositions formulées par la S. E. V. Donc, sur ce point-là, l'appui des syndicats est possible. Mais cet appui est conditionné par l'attitude que prendront le Conseil fédéral ou le Parlement à l'égard de l'article politique dirigé contre le personnel et les syndicats et qui n'a rien à faire avec l'assainissement financier des Chemins de fer fédéraux. Les syndicats n'accorderont donc leur appui que si l'article du personnel est abandonné.

Le Conseil fédéral a encore élaboré un projet de loi sur l'assainissement des chemins de fer privés. Ce projet a été publié avec le message du 23 avril 1937 et fait actuellement l'objet des discussions du Conseil des Etats. Il constitue la contre-partie de l'assainissement des C. F. F. Le gouvernement préconise une prestation fédérale de 150 millions. Il s'agit au fond de l'assainissement des compagnies privées les plus importantes, c'est-à-dire de celles qui seraient maintenant propriété de la Confédération si l'étatisation avait été opérée systématiquement et simultanément dans tout le pays. Contrairement à la loi sur les C. F. F., ce projet ne contient aucun article de combat. Il se borne à donner une solution au problème à résoudre. Par conséquent, il sera possible de s'entendre sur la base proposée par le Conseil fédéral.

En outre, la loi sur les chemins de fer, de 1872, doit être modifiée. Certains changements sont nécessaires bien qu'il faille reconnaître d'ailleurs que cette loi s'est révélée digne d'une longue durée d'application. Ses auteurs ont fait preuve de courage et de largesse de vues. A côté de modifications auxquelles on ne peut qu'acquiescer, il en est d'autres qui peuvent être considérées comme rétrogrades. Au lieu d'étendre au trafic routier, actuellement si chaotique, les bienfaits de l'ordre qui règne sur le rail, l'on tente au contraire de faire passer partiellement l'anarchie routière aux chemins de fer. Espérons que l'on pourra éviter de si regrettables progrès d'écrevisse.

Quant aux rapports entre le rail et la route, la situation est lamentable.

Le 5 mai 1935, le peuple avait rejeté à une forte majorité la fameuse loi rail-route. Ce verdict fut sensé. La loi n'eût apporté aucune solution mais elle eût causé, au contraire, aux Chemins de fer fédéraux de gros déficits par l'adjonction inadéquate d'une organisation de transports routiers (Asto).

Après que le peuple eut rejeté la loi, il était du devoir des autorités de faire du meilleur travail.

III.

Immédiatement après le rejet de la loi rail-route, le 5 juin 1935, l'auteur du présent article déposa au Conseil national la motion suivante :

« Le transport des marchandises par véhicules à moteurs empruntant la voie publique, a pris un développement si considérable qu'il concurrence dangereusement les chemins de fer et, par conséquent, met en péril les finances des C. F. F. et de la Confédération; d'autre part, il accable les cantons de charges financières occasionnées par l'entretien et la construction de routes; finalement, la sécurité de la route est compromise.

Le Conseil fédéral est invité à prendre sans retard toutes mesures utiles, d'ordre pratique et législatif, et à soumettre aux Chambres fédérales un projet d'arrêté promulguant les dispositions susceptibles d'assainir notre économie nationale des transports. A cet effet, il faut envisager l'adjonction aux C. F. F. d'un service de camionnage approprié; cette régie fédérale devrait travailler en étroite collaboration avec l'administration des Postes. En outre, il s'agit de restreindre le trafic par camions de tous genres à longues distances. »

La motion fut prise en considération sous forme de postulat au début de 1936. Depuis lors, les Chemins de fer en ont réalisé la première partie. Au lieu du service Asto déficitaire et inadéquat, l'on créa un service de porte à porte répondant mieux aux besoins, coûtant moins et satisfaisant la clientèle mieux que ne l'avait fait l'Asto.

Mais il en fut autrement de la deuxième partie, la plus importante de la motion. Tout d'abord, l'on ne fit absolument rien.

En automne 1936 parut un avant-projet d'arrêté fédéral traitant du problème rail-route. Il fut soumis aux milieux intéressés, en particulier aux organisations économiques. La forme sous laquelle il fut présenté ne donna pas satisfaction. Les chemins de fer désiraient une solution claire conférant au rail, en règle générale, les transports à longue distance. La Via Vita, créée entre temps, refusa d'emblée toute réglementation de la question rail-route. L'Union syndicale suisse jugea aussi le projet insuffisant.

Par la suite, le Département des chemins de fer céda simplement à la pression évidemment la plus forte. Le nouvel avant-projet du 12 février porte indiscutablement l'empreinte de la Via Vita. Il fut encore aggravé après coup. On apprit aussi que le Département était sous la coupe de cette organisation et qu'il cédait à tous les désirs qu'elle exprimait. Les autres intéressés ne furent même plus consultés.

Le 18 juin 1937 parut le projet du Conseil fédéral. Le message qui l'accompagne est un réquisitoire contre les chemins de fer. Il n'y a plus trace d'une réglementation du trafic entre les deux principaux moyens de locomotion. Cet arrêté fédéral, pour le-

quel la Via Vita avait demandé la clause d'urgence, fut cependant honnêtement baptisé du nom d'« arrêté fédéral concernant le transport sur la voie publique de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles. » Ce titre signifie donc clairement que l'arrêté n'apporte rien de positif au problème ferroviaire.

Le projet prévoit qu'une concession est nécessaire pour le trafic professionnel. Cette concession est valable pour tout le territoire de la Confédération et elle est délivrée par l'Office fédéral des transports. L'autorisation est obligatoire pour les personnes comme pour les marchandises en tant qu'il s'agit de trafic professionnel. En outre, la concession doit répondre à des besoins réels. Mais voilà l'énigme: qui sera compétent pour juger de ces besoins dont dépend l'octroi d'une concession pour tout le territoire suisse? Les entreprises existantes pourront revendiquer sans autre l'octroi de la concession.

A l'avenir, des tarifs généraux seront applicables à tout le trafic professionnel. Théoriquement, c'est un avantage. Pratiquement, il faut faire des réserves. Tout d'abord, il sera difficile de contrôler l'application de ces tarifs. A l'étranger, ce système n'a fait ses preuves nulle part. En Suisse, le contrôle du trafic routier a fait complètement fiasco pour des investigations pourtant beaucoup plus faciles. Mentionnons à cet égard le temps de repos des chauffeurs. Mais il y a plus; le tarif est un problème de prix. Tant que des inégalités législatives existent entre le chemin de fer et l'automobile, les effets de ce tarif seront nuls. Nous pensons en particulier aux conditions de travail plus que douteuses du personnel des entreprises de transport automobile. Nous en tirons la conclusion que les prescriptions de tarif n'auront pas grand effet pratique.

La préparation des tarifs sera confiée à une association des employeurs du trafic automobile. Cette association aura un caractère obligatoire. Elle sera conçue dans un esprit tout à fait corporatif. Mais ce sera une organisation professionnelle de laquelle non seulement le personnel intéressé sera tenu à l'écart mais qui sera dirigée contre les employés. A cet égard, le projet va beaucoup plus loin que les nouveaux articles économiques. La disposition sur l'obligation d'affiliation est naturellement anticonstitutionnelle. Elle le serait même si les nouveaux articles économiques étaient acceptés.

Il est question de créer une commission des transports; voilà qui mérite toute notre attention. Cette commission serait composée de représentants du trafic automobile, des chemins de fer et des associations économiques. Elle serait érigée en autorité pourvue de compétences appropriées. Elle pourrait jouer un rôle particulièrement intéressant dans le développement ultérieur de la législation sur les transports.

Tout le trafic privé reste en dehors du projet, conformément au vœu de l'Union suisse du commerce et de l'industrie. Le pro-

priétaire d'un camion destiné aux transports privés n'a que l'obligation de le faire inscrire.

Les transports pseudo-privés — c'est-à-dire ceux qui sont effectués pour le compte de tierces personnes par camions destinés au trafic privé — seront interdits. Théoriquement, cette interdiction est importante. Pratiquement, nous lui attribuons encore moins d'importance qu'au tarif parce que son application échapperait à tout contrôle effectif si l'organisation de ce contrôle était faite autrement qu'aujourd'hui où tout est entre les mains de la police cantonale!

Ainsi, tel qu'il se présente aujourd'hui, le projet doit être naturellement repoussé par les syndicats. Quelles modifications faudrait-il y apporter pour que nous puissions nous rallier au moins à des mesures transitoires préparant la voie à une solution efficace?

Comme minimum d'exigences, nous croyons devoir demander l'insertion de dispositions claires concernant la convention collective de travail entre les entreprises de transport automobile et leur personnel. Malheureusement, jusqu'à aujourd'hui, l'on a repoussé toute disposition complémentaire de ce genre. Il ne reste qu'à attendre les débats parlementaires pour tenter de combler cette lacune. En tout cas, tous les efforts nécessaires seront faits.

La Via Vita exerce ouvertement sur le projet, encore inacceptable actuellement, une influence décisive. L'on sait aussi que la part prise par l'état-major de l'armée à l'élaboration du projet n'est pas négligeable.

L'état-major veut pouvoir disposer d'un plus grand nombre de véhicules automobiles utilisables. Il estime qu'en cas de guerre il lui en faudrait 12,000. Ce sont les camions d'une capacité de charge de 3 à 5 tonnes qui entrent en considération. Ces véhicules doivent être si possible de fabrication suisse, afin que l'on puisse se procurer facilement les pièces de rechange. En outre, il ne faudrait pas une trop grande variété de types.

L'état-major accorde une grande importance aux véhicules automobiles. Mais nous sommes persuadés qu'il n'atteindra son but que si l'on met fin aujourd'hui au chaos du régime des transports. L'on n'arrivera pas au résultat espéré sans de sévères prescriptions sur les types de véhicules propres à attribuer désormais à l'armée et sans favoriser sensiblement l'industrie suisse des camions. C'est là que l'état-major devrait intervenir. Il ne serait alors plus l'ennemi des protagonistes d'une saine réglementation du trafic mais il deviendrait, au contraire, leur allié. Il n'y a pas incompatibilité de l'ordre dans le trafic avec les besoins de l'armée. Tous deux peuvent et doivent trouver une solution satisfaisante.

Nous ne sommes pas aptes à juger dans quelle mesure l'état-major actuel surestime le rôle des véhicules automobiles en temps de guerre et s'il ne sous-estime pas trop celui des chemins de fer.

On a quelque peine à bannir cette impression de son esprit. Nous ne voulons pas ouvrir ici un débat sur cette question, mais nous sommes d'avis qu'il en sera en temps de guerre comme en temps de paix: les chemins de fer forment l'épine dorsale du régime des transports et le trafic routier leur tient lieu d'appoint important. Mais au point de vue stratégique, l'épine dorsale aurait besoin, en Suisse, d'être quelque peu fortifiée.

IV.

L'ordonnance sur les transports routiers proposée par le Conseil fédéral ne peut être, dans le cas le plus favorable, qu'une ordonnance transitoire. Même si nous pouvions en faciliter l'adoption, le problème n'en serait pas résolu pour autant. Il est possible qu'il en résulte une diminution du nombre des faillites de propriétaires de camions; mais peut-être n'en sera-t-il rien. Peut-être les ouvriers et employés de cette branche pourront-ils obtenir quelque avantage, mais le contraire est tout aussi probable. Mais une chose est sûre: nous ne faisons pas un pas vers la solution du problème rail-route.

Et pourtant il faut résoudre aussi ce problème. Plus on attendra, plus la solution sera difficile à trouver. Le Conseil fédéral le sait bien. Il a en effet exprimé cet avis très catégoriquement. Dans son message du 26 novembre 1936, il traduit sa pensée dans maints passages. Il déclare entre autres qu'il serait insensé d'aborder la question de l'assainissement avant que le problème rail-route n'ait trouvé une solution. Il est donc énigmatique que ce même Conseil fédéral soumette au Parlement des projets d'assainissement des C. F. F., tout en refusant de prendre des mesures sur le plan rail-route.

Entre temps, le chef du Département des postes et chemins de fer a institué une commission d'experts. En font partie les représentants des chemins de fer, des usagers de la route, de l'armée, des associations économiques et des cantons. La commission tint une courte session en été. Elle institua alors une série de sous-commissions. Depuis lors tout est rentré dans le silence.

C'est pourquoi il est réjouissant que l'affaire ait été reprise par la « Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic » (Litra). La Litra ne peut exercer son influence que par voie d'initiative populaire. C'est à ce travail qu'elle s'est attelée.

L'initiative a la teneur suivante:

« Art. 37 quater (nouveau).

La Confédération règle le transport des marchandises au moyen de véhicules à traction mécanique, conformément aux besoins de l'économie nationale. A cet effet, elle pourvoit à ce que les transports de marchandises à longue distance s'effectuent essentiellement par chemin de fer. »

L'initiative ne concerne que le transport des marchandises. Quant à celui des voyageurs, les dispositions actuelles, conformes à la Constitution, permettent une réglementation satisfaisante. Il n'y a plus qu'à accorder à la Confédération le droit de promulguer des dispositions nécessaires en matière de transport des marchandises. En vertu du texte de l'initiative, la Confédération se voit attribuer notamment le droit de légiférer en matière de trafic privé.

Si l'on compare le texte de l'initiative avec la deuxième partie de notre motion du 5 juin 1935 que nous avons reproduite ci-devant, l'on remarque aussitôt leur concordance. Il s'agit de créer la base constitutionnelle adéquate. Le trafic à longue distance doit revenir essentiellement aux chemins de fer.

Les chemins de fer restent, comme auparavant, le moyen de transport classique pour le gros tonnage et pour les longues distances, exception faite des petits envois pour lesquels l'avion est plus rationnel. L'automobile est plus souple et convient mieux aux transports à effectuer dans un rayon restreint. Les chemins de fer sont indiscutablement meilleur marché que l'automobile pour les transports à longue distance. A cet égard, nous pensons aussi aux frais qu'implique un transport, à savoir la construction et l'entretien des routes. Les chemins de fer sont à même de faire face à un énorme surcroît de trafic sans qu'il en résulte pour eux des frais très considérables. Une grande partie des frais des chemins de fer constituent des dépenses fixes. Les installations et le matériel sont là. Plus ils sont mis à contribution, moins est grande leur part relative au total des frais de transport. Une augmentation de trafic implique une diminution relative des dépenses. Il en va de même pour le personnel, quoique dans une moindre mesure. Le développement du trafic en 1937 montre de façon classique comment les chemins de fer peuvent augmenter leurs prestations sans accroissement de frais.

Si les chemins de fer ne sont pas utilisés dans une mesure suffisante, le coût des transports augmente ou bien l'on enregistre des déficits qui ne peuvent être couverts que par l'Etat. Il est absolument impossible de se passer des chemins de fer. On n'a pas encore découvert le moyen de transport susceptible de le remplacer un jour. Les tâches les plus importantes ne peuvent être assumées de manière satisfaisante que par les chemins de fer. Mais ce serait un non-sens de ne les charger que des tâches que les autres sont incapable d'assumer. Du point de vue de notre économie nationale, il serait équitable de réserver aux chemins de fer tous les transports qu'ils peuvent effectuer mieux et à meilleur marché que les autres moyens de locomotion, en tenant compte de tous les facteurs voulus.

Pour notre pays, il faut aussi tenir compte du fait qu'aucun autre moyen de transport actuel n'est plus indépendant de l'étranger que les chemins de fer.

L'initiative a été conçue de façon très heureuse puisqu'elle se borne à ne traiter que du strict nécessaire, de ce qui est absolument indispensable, tout en laissant au législateur le soin de régler les détails et de les adapter au développement ultérieur. Elle confère à la Confédération, pour les véhicules automobiles, les mêmes compétences que celles qu'elle possède déjà depuis longtemps pour les autres moyens de transports, rail, navigation, aviation. L'un des points particuliers les plus importants dont la réglementation est laissée à la compétence du législateur, c'est la définition et la détermination de la notion de « trafic à longue distance ». Cette démarcation ne doit avoir pour effet ni d'empêcher le développement nécessaire du trafic routier, ni d'aboutir à une disposition, conforme à la Constitution, et qui la rende stérile. Il faut accommoder raisonnablement les intérêts; ce compromis doit consacrer le primat de l'intérêt général de notre économie nationale sur les intérêts particuliers.

L'on ne peut prendre au sérieux les reproches qui ont été faits jusqu'à aujourd'hui à l'initiative. Ce sont des slogans tels que la menace d'un monopole d'Etat et le danger du socialisme d'Etat; il est superflu de réfuter de tels arguments. On parle d'une prétendue oppression que subirait l'usager de la route; il n'en est aucunement question. On fait à l'initiative des reproches d'ordre militaire mais qui ne résistent à aucun examen sérieux. Le libéralisme du bon vieux temps, comme celui d'aujourd'hui, n'est pas propre à satisfaire aux exigences de l'état-major. Il a conduit au chaos. C'est par le moyen d'une réglementation raisonnable, telle qu'elle est prévue par l'initiative, que l'on pourra servir les intérêts de notre économie nationale et de notre armée. Nous ne croyons pas ceux qui prétendent que cette initiative contribuera à renchérir les transports. Du point de vue de l'économie générale, elle amènerait au contraire une baisse du coût de transport puisque les installations et le matériel existants seraient utilisés pleinement et rationnellement. D'ailleurs, ce n'est pas le prix le plus bas, pour un cas particulier, qui est le plus rationnel et le plus juste, mais bien celui dont les facteurs sont le mieux équilibrés et satisfont à des conditions équitables. Parmi ces dernières, citons les conditions de travail. Cette nécessité se fait justement sentir dans le régime des transports routiers mais l'on ne peut y satisfaire dans l'ensemble que par une réglementation préalable du trafic. Il incombera au législateur de créer les cadres juridiques généraux et d'y insérer ensuite les prescriptions de tarif et autres dispositions complémentaires. Certaines personnes combattent l'initiative en s'en prenant aux tarifs et aux salaires des chauffeurs. Comme syndiqués, nous serons sûrement à même de discerner leur voix dans la masse chorale de nos adversaires.

La preuve que les initiateurs ne veulent pas de solution unilatérale est donnée par la composition du comité d'initiative qui s'est recruté dans tous les milieux: paysans et industriels, artisans

et ouvriers, cheminots et chauffeurs de camion, bourgeois et socialistes. Les adversaires des ouvriers dénoncent la part que l'Union syndicale suisse prend à cette action. Elle participe en toute connaissance de cause, sachant que personne ne sera désavantagé au profit d'un autre mais que tous les participants ont à cœur de trouver une solution équitable et profitable à l'économie nationale.

Nous recommandons à tous les syndiqués de signer l'initiative. La réalisation de ce qu'elle préconise constituerait un grand progrès dans un domaine important de notre économie nationale. Nous fûmes les premiers, en Suisse, à insister sur la nécessité d'une réglementation des rapports rail-route. Nous devons être aussi les premiers à passer aux actes, alors que, depuis longtemps, les autres pays ont pris les devants. La démocratie doit prouver sa vitalité et sa souplesse aussi sur le plan économique. L'initiative concernant le transport des marchandises lui en offre l'occasion.

La convention dans la métallurgie.

Par *Emile Giroud*,

secrétaire de la Fédération des ouvriers sur métaux et horlogers.

La Fédération suisse des ouvriers sur métaux et horlogers a signé, le 19 juillet dernier, une convention de cadre, ou convention générale, avec l'Association patronale suisse des constructeurs de machines et industriels en métallurgie.

Presque en même temps la F. O. B. B. signait une convention de même nature avec l'Association des maîtres menuisiers, et le 15 mai avait été conclu, sous les auspices du Département fédéral de l'économie publique, un même traité pour l'industrie horlogère entre la F. O. M. H., d'une part, et les Associations patronales horlogères, de l'autre.

La conclusion de ces deux dernières conventions n'a donné lieu, dans le monde ouvrier, à aucune critique ou remarque désobligeante. Il n'en a pas été ainsi en ce qui concerne la convention de la métallurgie. Pourquoi cette différence d'attitude à l'égard d'un même problème? Tout simplement parce que la presse communiste et une partie de la presse socialiste ont jugé défavorablement cet accord, le considérant comme contraire au principe de lutte de classes et aux intérêts ouvriers dans cette période de prospérité. Et il nous a été donné de voir cette chose extraordinaire: lors de la signature de l'accord dans l'horlogerie, le journal socialiste des bords du Léman a précédé la publication du communiqué officiel d'un grand titre annonçant une victoire ouvrière dans l'industrie horlogère; deux mois plus tard, ce même journal, traitant de la convention de la métallurgie, parlait de trahison