

BULLETIN
DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DU
CONGRÈS DES CHEMINS DE FER

[585. 1 & 656]

ASSOCIATION INTERNATIONALE DU CONGRÈS DES CHEMINS DE FER.

ÉTUDE DE QUESTIONS D'INTÉRÊT IMMÉDIAT.*Décision de la Commission Permanente dans sa séance du 29 juillet 1933.)***QUESTION II.****« La crise mondiale et les chemins de fer :**

Répercussion de la crise sur l'exploitation ; mesures prises pour en atténuer les effets ; concurrence ou collaboration de la voie ferrée et de la route ; prévisions pour l'avenir ; conceptions nouvelles en matière de transport des voyageurs telles que trains légers rapides entre grandes villes et entre grandes et petites villes, horaires à intervalles réguliers. »

2° RAPPORT*(Grands réseaux des pays affiliés à l'Union Internationale des Chemins de fer),*

par le Dr COTTIER,

Secrétaire général des Chemins de fer fédéraux suisses,

et M. VON BECK,

Reichsbahndirektor,

Membre de la Direction Générale de la Compagnie de la Reichsbahn allemande.

AVANT-PROPOS.

Par décision de la Commission permanente du 29 juillet 1933, les deux Rapporteurs mentionnés ci-dessus ont été priés d'élaborer au cours de 1934 un premier rapport sur « les répercussions de la crise mondiale et de la concurrence de l'automobile sur le trafic des chemins de fer et les moyens de les surmonter ». Ce rapport a paru dans le numéro de décembre 1934 du *Bulletin du Congrès des chemins de fer*.

Il ne peut s'agir de revoir en détail, dans l'exposé qui va suivre, toutes les mesures, mentionnées dans notre rapport principal, qui ont été prises pour surmonter la crise du trafic ferroviaire. En ce qui concerne la concurrence de l'au-

tomobile, ce rapport complémentaire doit s'en tenir aux faits nouveaux constatés depuis la publication du rapport principal. Celui-ci n'avait pu suivre l'évolution économique mondiale que jusqu'à fin 1932. Pour juger les modifications de la situation économique et établir le présent rapport complémentaire, nous disposions des statistiques de 1933 et 1934. Le présent rapport fournit, sous une forme ramassée, une vue d'ensemble, portant sur les années 1929 à 1934, du développement de la crise économique et de ses répercussions sur les chemins de fer.

L'enquête a été étendue à toute une série d'autres pays et d'autres chemins de fer ; elle a en outre été complétée par

de nombreuses données empruntées aux statistiques économiques et ferroviaires. Certaines des indications pour 1934 ont un caractère provisoire, parce qu'au moment de rédiger le présent rapport, nous ne disposions pas encore des chiffres définitifs d'un certain nombre d'administrations.

CHAPITRE I.

RÉPERCUSSIONS DE LA CRISE ÉCONOMIQUE SUR LES CHEMINS DE FER.

I. — La crise économique de 1929 à 1934.

La crise économique mondiale, qui

s'était sans cesse aggravée depuis 1929, est demeurée stationnaire en 1933 et 1934; dans plusieurs pays, elle a même fait place à une reprise des affaires. Alors que certains Etats importants au point de vue économique, tels que la France, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse, sont encore en pleine période de dépression et que d'autres, comme l'Italie et l'Autriche, commencent à remonter la pente, plusieurs pays, l'Allemagne, l'Angleterre, la Suède et le Japon par exemple, signalent ces deux dernières années une importante amélioration de leur situation économique.

Les fluctuations observées depuis le début de la crise sont illustrées par le tableau suivant :

Production quantitative mondiale ⁽¹⁾.
(1929 = 100).

Année.	Production industrielle mondiale.	Houille.	Lignite.	Fer brut.	Acier brut.
1929	100	100	100	100	100
1930	90	91	84	81	79
1931	81	80	77	56	58
1932	72	71	72	40	42
1933	81	74	73	50	56
1934	90	81	78	63	68

La production industrielle mondiale, qui n'atteignait plus en 1932 que 72 % de celle de 1929, est remontée à 81 % en 1933, pour passer à 90 % en 1934; elle a donc, ces deux dernières années, augmenté d'un quart par rapport au bas niveau de 1932.

Envisagée par pays, la production industrielle a été la suivante (voir Tableau p. 1095).

Durant les années de crise, la production industrielle a subi un recul plus ou moins marqué; pour la grande majorité des pays mentionnés, ce recul a

atteint son maximum en 1932. A partir de cette date, on constate dans la plupart des Etats une reprise de l'activité industrielle; il est vrai que l'intensité de cette reprise et le volume de la production actuelle sont loin d'être partout les mêmes. Les pays où l'industrie s'est améliorée le plus fortement ces deux dernières années sont l'Allemagne, dont la production est montée en 1934 à 85 % du niveau de 1929, l'Angleterre, la Suède et la Norvège, où la production a déjà atteint les chiffres enregistrés avant la crise, le Danemark et le Japon enfin, où ces chiffres ont même été fortement dépassés. En revanche, en France, en Bel-

(1) Chiffres tirés du Bulletin mensuel de statistique de la Société des Nations.

Production industrielle.

(1929 = 100).

(Chiffres tirés du Bulletin mensuel de statistique de la Société des Nations.)

—	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Allemagne	100	90	73	61	69	85
France	100	101	89	69	77	71
Italie	100	92	78	67	74	81
Autriche	100	85	74	64	66	72
Belgique	100	89	82	69	71	70
Pays-Bas	100	91	79	62	69	70
Grande-Bretagne (1)	100	92	84	83	88	99
Danemark	100	108	100	91	105	112
Suède	100	96	84	79	82	100
Norvège	100	101	78	92	94	100
Hongrie	100	92	86	74	81	95
Tchécoslovaquie	100	89	81	64	60	66
Pologne	100	82	70	54	56	63
Japon	100	95	97	102	118	126

gique et aux Pays-Bas, l'activité industrielle est en stagnation.

Cette reprise de l'activité industrielle se remarque, d'ailleurs, à l'évolution du chômage dans les différents pays. En 1933 et 1934, celui-ci a fléchi en Allemagne, en Angleterre, au Danemark, en Suède et au Japon, il est resté stationnaire en Italie et en Autriche, mais il a encore augmenté en France, en Belgique, aux Pays-Bas et en Suisse. Il y a cependant lieu de signaler que dans les pays où le chômage s'est accru, le recul des affaires n'a pas été aussi fort que dans ceux qui sortent d'une très forte crise économique.

Tandis que, de 1929 à 1932, on constatait un déclin d'à peu près même envergure entre la production mondiale et le commerce mondial, les échanges commer-

ciaux n'ont presque pas varié depuis 1932, malgré une assez forte augmentation de la production industrielle. Si la production et le commerce se sont développés différemment, comme le prouve le tableau suivant, c'est que *la reprise actuelle des affaires est restée presque exclusivement du domaine interne des divers pays et qu'elle n'a presque pas été en mesure d'influencer le commerce international.*

	<i>Production quantitative mondiale.</i>	<i>Commerce quantitatif mondial.</i>
	(1929 = 100).	
1929	100	100
1930	90	93
1931	81	86
1932	72	74
1933	81	75
1934	90	76

L'économie mondiale est en régression toujours plus accentuée; la preuve en est le recul désastreux du commerce mondial.

(1) Il y a lieu de remarquer que la crise économique a commencé avant 1929 en Grande-Bretagne.

Commerce mondial.

(Importations et exportations en millions de francs suisses.)

—	Europe.		Autres continents.		Commerce mondial.	
1929	180 176	100	132 264	100	312 440	100
1930	153 972	85	96 705	73	250 677	80
1931	115 168	64	63 796	48	178 964	57
1932	76 695	42	48 194	36	124 889	40
1933	69 024	38	43 768	33	112 792	36
1934	65 140	36	42 536	32	107 676	34

Etant données les profondes modifications qui sont survenues depuis la guerre dans l'économie des divers pays

et les entraves toujours plus nombreuses que, pour des raisons économiques ou financières, les Etats ont mises aux

TABLEAU 1.

Commerce extérieur (quantités).

(Importations et exportations en milliers de tonnes.)

—	1929	1930	1931	1932	1933
Allemagne	121 548	114 056	92 777	74 403	77 224
	100	94	76	61	64
France	99 368	97 602	88 433	71 045	73 570
	100	98	89	71	74
Italie	32 263	29 757	25 426	21 344	22 421
	100	92	79	66	69
Autriche	14 381	11 786	10 534	7 965	7 786
	100	82	73	55	54
Suisse	9 757	9 472	9 804	9 192	8 812
	100	97	100	94	90
Belgique	70 914	65 995	63 339	50 934	50 522
	100	93	89	72	71
Pays-Bas	47 291	48 001	46 719	38 583	36 849
	100	102	99	82	78
Danemark	13 229	13 407	13 549	11 943	11 782
	100	101	102	90	89
Suède	32 800	29 255	22 206	18 370	21 104
	100	89	68	56	64
Norvège	11 050	10 936	8 667	9 108	9 613
	100	99	78	82	87
Espagne	18 664	15 817	11 502	10 943	10 197
	100	85	62	59	55
Hongrie	9 583	7 347	5 333	3 424	3 633
	100	77	56	36	38
Tchécoslovaquie	23 131	19 360	17 105	12 279	10 781
	100	84	74	53	47
Pologne	26 126	22 493	21 634	15 291	15 342
	100	86	83	58	59
Yougoslavie	7 002	6 247	4 456	3 278	3 723
	100	89	64	47	53
Japon	27 387	24 881	23 558	23 688	27 266
	100	91	86	86	100

échanges internationaux, la valeur du commerce mondial n'a fait que diminuer de 1929 à 1934. Calculée en or, la valeur du commerce extérieur des pays européens a fléchi de 64 % pendant cette période et celle des autres pays de 68 %; pour le commerce mondial, cette diminution de valeur est de 66 %.

TABLEAU 2.

Commerce extérieur (valeur).

(Importations et exportations en millions d'unités monétaires des pays respectifs.)

—	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Allemagne	26 111 100	21 721 83	15 934 61	10 344 40	9 074 35	8 611 33
France	108 360 100	95 352 88	72 636 67	49 512 46	46 860 43	40 884 38
Italie	36 904 100	29 466 80	21 853 59	15 078 41	13 397 36	12 892 35
Autriche	5 451 100	4 551 83	3 452 63	2 148 39	1 922 35	2 016 37
Suisse	4 829 100	4 326 90	3 600 74	2 564 53	2 447 51	2 279 47
Belgique	67 320 100	57 036 85	46 812 70	30 972 46	28 872 43	27 744 41
Pays-Bas	4 742 100	4 137 87	3 205 68	2 146 45	1 935 41	1 750 37
Grande-Bretagne	1 840 100	1 528 83	1 187 64	1 017 55	994 54	1 081 59
Danemark	3 330 100	3 180 95	2 669 80	2 200 66	2 388 72	2 457 74
Suède	3 595 100	3 209 89	2 550 71	2 102 58	2 175 60	2 594 72
Norvège	1 806 100	1 731 96	1 314 73	1 244 69	1 205 67	1 296 72
Espagne	6 045 100	4 747 78	2 137 35	1 714 28	1 505 25	1 472 24
Hongrie	2 102 100	1 735 82	1 110 53	663 32	707 34	765 36
Tchécoslovaquie	40 427 100	33 140 82	24 832 61	14 786 36	11 641 29	13 603 34
Pologne	5 924 100	4 679 79	3 347 56	1 946 33	1 787 30	1 774 30
Yougoslavie	15 508 100	13 751 89	9 612 62	5 911 38	6 258 40	7 452 48
Japon	4 270 100	2 938 69	2 324 54	2 746 64	3 710 87	4 378 102

L'évolution, dans divers pays, du commerce extérieur, en quantité et en valeur, est indiquée par les tableaux ci-dessus 1 et 2. Pour tous les Etats pris en considération, le commerce extérieur, évalué dans la monnaie des pays respectifs, est en régression à peu près uniforme jusqu'en 1932. En revanche, à partir de

1932, et surtout dès 1933, on constate que l'évolution prend une autre tournure; en effet, dans les pays où la monnaie a été dévaluée, par exemple en Angleterre, en Autriche, en Hongrie, dans les Etats scandinaves et au Japon, la valeur a augmenté, tandis que dans les pays fidèles à l'étalon-or, c'est-à-dire en Allemagne, en France, en Italie, en Pologne, dans les Pays-Bas, en Suisse et en Belgique — où la dévalorisation n'a

été opérée que le 1^{er} avril 1935 —, le recul a continué, à une cadence ralentie, il est vrai. Cela s'explique en grande partie par le fait que les prix du commerce de gros, fournis par les nombres-indices, ont continué à fléchir dans la plupart des pays rattachés à l'étalon-or, tandis qu'ils ont manifesté une tendance à la hausse dans les pays à monnaie dévalorisée.

Nombres-indices des prix de gros.
(1914 = 100).

—	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Allemagne	137	125	111	97	93	98
France	127	113	102	87	81	76
Italie	131	112	93	85	77	75
Autriche	130	117	109	112	108	110
Suisse	141	126	110	96	91	90
Belgique	123	107	90	77	72	68
Pays-Bas	142	117	97	79	74	78
Grande-Bretagne	137	120	104	102	101	104
Danemark	150	130	114	117	125	132
Suède	140	122	111	109	107	114
Norvège	149	137	122	122	122	124
Espagne	168	167	169	167	159	164
Hongrie	121	96	95	92	76	79
Tchécoslovaquie	117	104	94	87	84	87
Japon	166	137	116	122	136	134

Considérés au point de vue international, les *prix mondiaux* accusent l'énorme recul suivant depuis 1929 :

Nombres-indices des prix mondiaux (indices-or).
(1929 = 100).

Année.	Indice total.	Produits agricoles.	Produits industriels.	Matières premières	
				aliment.	indust.
1929	100	100	100	100	100
1930	78	75	84	78	78
1931	56	54	63	56	56
1932	44	42	51	46	43
1933	41	39	49	40	43
1934	39	37	46	37	41

Lorsqu'on juge l'évolution de la valeur du commerce extérieur dans la monnaie des divers pays, il faut cependant tenir compte du fait que si l'on ramène à l'étalon-or — donc à une mesure permettant d'établir des comparai-

sons entre les divers pays — les valeurs exprimées en monnaie nationale, même les pays à monnaie dépréciée accusent en général une baisse continuelle de leur commerce extérieur. Le tableau ci-après en fait foi (voir Tableau 3).

TABLEAU 3.

Commerce extérieur (valeur).*(Importations et exportations en millions de francs suisses.)*

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Allemagne	32 244	26 730	19 413	12 653	11 125	10 465
	100	83	60	39	34	32
France	22 008	19 309	14 672	10 021	9 499	8 295
	100	88	67	46	43	38
Italie	10 016	7 962	5 857	3 979	3 608	3 410
	100	79	58	40	36	34
Autriche	3 974	3 310	2 089	1 299	1 105	1 147
	100	83	52	33	28	29
Suisse	4 829	4 326	3 600	2 564	2 447	2 279
	100	90	74	53	51	47
Belgique	9 717	8 211	6 718	4 440	4 160	3 990
	100	84	69	46	43	41
Pays-Bas	9 877	8 585	6 643	4 455	4 028	3 642
	100	87	67	45	41	37
Grande-Bretagne	46 361	38 324	27 718	18 348	17 031	16 816
	100	83	60	40	37	36
Danemark	4 608	4 391	3 452	2 227	1 841	1 705
	100	95	75	48	40	37
Suède	4 993	4 446	3 314	1 993	1 938	2 079
	100	89	66	40	39	42
Norvège	2 499	2 389	1 698	1 149	1 044	1 012
	100	96	68	46	42	40
Espagne	4 601	2 847	1 046	710	649	618
	100	62	23	15	14	13
Hongrie	1 902	1 565	1 002	460	478	480
	100	82	53	24	25	25
Tchécoslovaquie	6 206	5 067	3 787	2 253	1 785	1 782
	100	82	61	36	29	29
Pologne	3 444	2 705	1 928	1 122	1 033	1 030
	100	78	56	32	30	30
Yougoslavie	1 416	1 255	873	489	434	520
	100	89	62	34	31	37
Japon	10 203	7 481	5 851	3 934	3 846	4 020
	100	73	57	38	38	39

II. — Les chemins de fer pendant la crise économique.

Les répercussions de la crise économique et de la concurrence de l'automobile ont causé de lourdes pertes aux chemins de fer; pour s'en rendre compte, il suffit de consulter les tableaux ci-

après sur l'évolution du mouvement des voyageurs et du trafic des marchandises.

Mouvement des voyageurs.

Evolution du mouvement des voyageurs.

(Voir tableau 4.)

Le mouvement des voyageurs, on le sait par expérience, est moins sensible

TABLEAU 4.

Evolution du service-voyageurs.*(En millions de voyageurs-kilomètres.)*

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	47 088 100.0	43 298 92.0	36 922 78.4	30 811 65.4	30 117 64.0	34 831 74.0
Grands réseaux français . . .	28 085 100.0	29 124 103.7	28 868 102.8	25 546 91.0	24 583 87.5	...
Chemins de fer de l'Etat italien	6 662 100.0	7 449 111.8	6 373 95.7	6 051 90.8	6 662 100.0	...
Chemins de fer fédéraux autrichiens	3 772 100.0	3 507 93.0	3 183 84.4	2 557 67.8	2 310 61.2	...
Chemins de fer fédéraux suisses	2 937 100.0	3 029 103.1	2 938 100.0	2 776 94.5	2 860 97.4	2 840 96.7
Société nationale des Chemins de fer belges	6 365 100.0	6 446 101.3	5 810 91.3	5 157 81.0	5 058 79.5	4 820 75.7
Chemins de fer néerlandais	3 669 100.0	3 735 101.8	3 516 95.8	3 085 84.1	3 156 86.0	...
Grands réseaux britanniques	31 411 100.0	30 773 98.0	29 041 92.5	28 345 90.2	28 901 92.0	...
Chemins de fer de l'Etat danois	1 061 100.0	1 108 104.4	1 159 109.2	1 158 109.1	1 058 99.7	1 186 111.8
Chemins de fer de l'Etat suédois	1 405 100.0	1 534 109.2	1 467 104.4	1 457 103.7	1 496 106.5	1 700 121.0
Chemins de fer de l'Etat norvégien	493 100.0	511 103.6	524 106.3	510 103.4	522 105.9	510 103.4
Grands réseaux espagnols	3 425 100.0	3 390 99.0	3 119 91.1	3 116 91.0	3 141 91.7	...
Chemins de fer de l'Etat hongrois	2 608 100.0	2 578 98.8	2 226 85.4	1 784 68.4	1 756 67.3	...
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	9 020 100.0	8 664 96.0	7 690 85.2	6 958 77.1	6 368 70.6	...
Chemins de fer de l'Etat polonais	7 233 100.0	6 871 95.0	5 604 77.5	4 712 65.1	5 923 81.9	...
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	2 245 100.0	2 230 99.3	2 113 94.1	1 765 78.6	1 697 75.6	1 633 72.7
Chemins de fer de l'Etat japonais	21 606 100.0	20 392 94.4	19 043 88.1	18 845 87.2	20 470 94.7	...

Proportions pour cent des voyageurs dans les différentes classes.

	1929.			1933.		
	I ^{re} classe.	II ^e classe.	III ^e classe.	I ^{re} classe.	II ^e classe.	III ^e classe.
Chemins de fer du Reich . . .	0.03	7.08	92.89	0.01	4.41	95.58
Grands réseaux français . . .	2.78	13.33	83.89	2.28	14.53	83.19
Chemins de fer de l'Etat ita- lien	2.16	10.69	87.15	1.45	9.29	89.26
Chemins de fer fédéraux autri- chiens	0.13	1.88	97.99	0.06	1.04	98.90
Chemins de fer fédéraux suisses	0.28	4.79	94.93	0.10	3.99	95.91
Société nationale des Chemins de fer belges	0.53	8.25	91.22	0.30	7.52	92.18
Chemins de fer néerlandais . .	2.50	15.63	81.87	1.84	11.89	86.27
Grands réseaux britanniques . .	5.19	2.20	92.61	4.00	1.86	94.14
Chemins de fer de l'Etat danois	—	5.30	94.70	—	2.86	97.14
Chemins de fer de l'Etat sué- dois	0.07	2.55	97.38	0.04	1.82	98.14
Chemins de fer de l'Etat nor- végien	0.03	0.91	99.06	0.02	0.74	99.24
Grands réseaux espagnols . . .	4.68	7.91	87.41	3.18	6.26	90.56
Chemins de fer de l'Etat hon- grois	0.28	13.77	85.95	0.05	10.16	89.79
Chemins de fer de l'Etat tché- coslovaque	0.02	1.44	98.54	0.01	0.86	99.13
Chemins de fer de l'Etat you- goslave	0.10	2.78	97.12	0.03	1.98	97.99
Chemins de fer de l'Etat japo- nais	0.01	1.45	98.54	0.01	0.83	99.16
Chemins de fer de l'Etat polo- nais	0.07	5.57	94.36	0.03	5.19	94.78

aux fluctuations de la vie économique que le trafic des marchandises, aussi n'a-t-il pas immédiatement subi un fléchissement général sous l'influence de la crise. Seules quelques entreprises ont enregistré une baisse importante de leur trafic dès le début de celle-ci. D'autres, au contraire, ont continué jusqu'en 1930, quelques-unes même au delà, à marquer une légère augmentation, qui n'a pris fin qu'en 1931 pour faire place à une forte régression. Celle-ci est ainsi devenue générale dès ce moment-là. Un nouveau changement s'est produit dans cette situation, en 1933 et 1934, en ce sens que

le recul du mouvement des voyageurs n'a persisté à la même allure que pour quelques réseaux seulement, tandis que la plupart des autres ont marqué un arrêt plus ou moins complet de cette régression et quelques-uns, même, une reprise assez prononcée des transports. Les entreprises qui accusent le plus fort recul de 1929 à 1934 (ou 1933 pour quelques-unes) sont avant tout la Compagnie des Chemins de fer du Reich, les Chemins de fer fédéraux autrichiens et les Chemins de fer de l'Etat hongrois, c'est-à-dire les réseaux des Etats dont l'économie avait le plus souffert des con-

TABLEAU 5.

Recettes du transport des voyageurs.*(En millions d'unités monétaires des pays respectifs.)*

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	1 375.24 100.0	1 301.45 94.6	1 115.16 81.1	873.34 63.5	821.85 59.8	890.89 64.8
Grands réseaux français . . .	3 170.86 100.0	3 261.03 102.8	3 169.91 100.0	2 671.25 84.2	2 610.34 82.3	2 806.12 88.5
Chemins de fer de l'Etat italien	1 536.87 100.0	1 463.33 95.2	1 275.00 83.0	1 135.82 73.9	1 095.19 71.3	1 028.38 66.9
Chemins de fer fédéraux autrichiens	216.56 100.0	215.05 99.3	188.30 87.0	165.95 76.6	148.98 68.8	136.47 63.0
Chemins de fer fédéraux suisses	156.24 100.0	159.12 101.8	150.72 96.5	136.76 87.5	135.21 86.5	133.21 85.2
Société nationale des Chemins de fer belges	841.74 100.0	950.15 112.9	843.97 100.3	729.51 86.7	734.03 87.2	695.86 82.7
Chemins de fer néerlandais . .	84.10 100.0	85.33 101.5	79.29 94.3	68.51 81.5	60.50 71.9	54.75 65.1
Grands réseaux britanniques .	60.02 100.0	57.00 95.0	52.39 87.3	49.18 81.9	49.40 82.3	50.59 84.3
Chemins de fer de l'Etat danois	49.90 100.0	49.37 98.9	49.86 99.9	47.84 95.9	40.74 81.6	45.71 91.6
Chemins de fer de l'Etat suédois	63.84 100.0	68.47 107.3	64.13 100.5	59.51 93.2	58.58 91.8	64.50 101.0
Chemins de fer de l'Etat norvégien	29.09 100.0	29.43 101.2	29.08 100.0	24.56 84.4	25.05 86.1	25.55 87.8
Grands réseaux espagnols . .	189.27 100.0	186.97 98.8	165.51 87.4	161.81 85.5	163.33 86.3	162.19 85.7
Chemins de fer de l'Etat hongrois	96.50 100.0	93.85 97.2	84.44 87.5	70.98 73.6	66.42 68.8	63.83 66.1
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	1 106.41 100.0	1 085.32 98.1	1 049.93 94.9	890.36 80.5	810.20 73.2	775.36 70.1
Chemins de fer de l'Etat polonais	390.22 100.0	358.75 91.9	305.48 78.3	244.16 62.6	211.77 54.3	......
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	705.84 100.0	714.69 101.2	661.87 93.8	544.49 77.1	514.10 72.8	449.71 70.8
Chemins de fer de l'Etat japonais	256.31 100.0	237.52 92.7	216.86 84.6	210.52 82.1	227.42 88.7	......

séquences de la guerre mondiale, des modifications de territoires, de l'inflation et de la baisse du pouvoir d'achat. Si d'autre part le mouvement des voyageurs des chemins de fer danois, suédois et norvégiens est demeuré relativement satisfaisant pendant toute la crise, c'est en partie parce que ces chemins de fer avaient déjà enregistré un recul pendant les années qui l'ont précédée.

Tous les chemins de fer signalent que depuis 1929 les voyageurs désertent de plus en plus les classes supérieures pour la troisième classe, ce qui s'explique par l'influence de la crise elle-même et de la concurrence croissante des autocars.

Recettes-voyageurs.

(Voir tableau 5).

De 1929 à 1933, les recettes-voyageurs ont fortement diminué, surtout pour la Compagnie des chemins de fer du Reich, les Chemins de fer fédéraux autrichiens, les Chemins de fer de l'Etat italien, les Chemins de fer néerlandais et les Chemins de fer d'Etat hongrois et polonais. Les résultats de 1934 connus à ce jour révèlent une amélioration appréciable de ces recettes pour quelques réseaux, tels que les Chemins de fer du Reich et les Chemins de fer d'Etat danois et suédois. L'augmentation enregistrée, l'année dernière, par les Grands Réseaux français est exclusivement attribuable à la réduction de l'impôt sur les transports, qui s'est traduite pour les entreprises par un surcroît correspondant de recettes. Pour d'autres réseaux, les recettes ont continué à fléchir en 1934, mais à une allure ralentie; tel est surtout le cas des Chemins de fer fédéraux autrichiens, des Chemins de fer néerlandais, de la Société nationale des chemins de fer belges et des Chemins de fer de l'Etat italien. Il est particulièrement intéressant de relever que, pour la plupart des réseaux mentionnés dans notre

tableau, les recettes ont fléchi dans une plus forte proportion que le trafic. Ceci s'explique surtout par les réductions de taxes opérées au cours des années de crise, par l'abandon, dont nous venons de parler, des classes supérieures pour les classes inférieures et par la concurrence croissante de l'automobile.

Trafic des marchandises.

Evolution du trafic des marchandises.

(Voir tableau 6).

Le trafic des marchandises est particulièrement sensible aux fluctuations des conditions économiques; aussi a-t-il subi plus rapidement et dans une bien plus forte mesure que le mouvement des voyageurs les répercussions de la crise générale. Le recul s'est fait sentir dès le début de celle-ci et a persisté jusqu'en 1932, en s'accroissant sans cesse. En 1933 et 1934, ce mouvement rétrograde a pris fin pour quelques entreprises, soit pour les Grands réseaux britanniques, les Chemins de fer fédéraux autrichiens et la Société nationale des chemins de fer belges; d'autres, en particulier la Compagnie des chemins de fer du Reich, les Chemins de fer d'Etat suédois et danois, les Chemins de fer fédéraux suisses et les Chemins de fer de l'Etat japonais, ont même enregistré une reprise de trafic, tandis que pour d'autres encore, par exemple pour les Grands réseaux français et les Chemins de fer de l'Etat italien, le mouvement des marchandises a continué à fléchir.

L'expérience enseigne qu'il existe un rapport étroit entre la situation économique et le trafic-marchandises des chemins de fer, de même qu'entre celui-ci et la situation du commerce extérieur. On en trouve la confirmation dans le tableau p. 1105, qui fait clairement ressortir l'évolution concordante du trafic-marchandises et du commerce extérieur.

TABLEAU 6.

Evolution du trafic-marchandises.

(Trafic commercial, non compris les envois de service.)
(En millions de tonnes-kilomètres.)

—	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	68 936 100.0	54 670 79.3	45 498 66.0	38 905 56.4	41 670 60.4	50 172 72.8
Grands réseaux français . . .	44 408 100.0	43 135 97.1	39 352 88.6	33 869 76.3	32 952 74.2	......
Chemins de fer de l'Etat italien	11 994 100.0	11 734 97.8	10 209 85.1	8 989 74.9	8 323 69.4	......
Chemins de fer fédéraux autrichiens	4 545 100.0	3 869 85.1	3 199 70.4	2 620 57.6	2 589 57.0	......
Chemins de fer fédéraux suisses	2 189 100.0	2 042 93.3	1 878 85.8	1 544 70.5	1 551 70.8	1 666 76.1
Société nationale des Chemins de fer belges	9 560 100.0	8 125 85.0	6 895 72.1	5 230 54.7	4 566 47.8	4 598 48.1
Grands réseaux britanniques .	28 301 100.0	26 620 94.1	24 356 86.1	22 262 78.7	22 467 79.4	......
Chemins de fer de l'Etat danois	593 100.0	644 108.6	620 104.6	578 97.5	479 80.8	510 86.0
Chemins de fer de l'Etat suédois	2 959 100.0	2 828 95.6	2 381 80.5	1 583 53.5	1 577 53.3	2 005 67.8
Chemins de fer de l'Etat norvégien	649 100.0	715 110.2	554 85.4	443 68.2	447 68.9	444 68.4
Grands réseaux espagnols . .	4 703 100.0	4 637 98.6	4 384 93.2	4 250 90.4	4 104 87.3	......
Chemins de fer de l'Etat hongrois	2 684 100.0	2 672 99.6	2 249 83.8	1 925 71.7	1 732 64.5	......
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	11 250 100.0	9 320 82.8	8 281 73.6	6 434 57.2	5 813 51.7	......
Chemins de fer de l'Etat polonais	21 129 100.0	18 359 86.9	18 340 86.8	13 343 63.1	13 946 66.0	......
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	3 564 100.0	3 042 85.4	2 685 75.3	2 203 61.8	2 387 67.0	2 476 69.5
Chemins de fer de l'Etat japonais	12 581 100.0	11 282 89.7	10 500 83.4	10 541 83.8	11 611 92.3	......

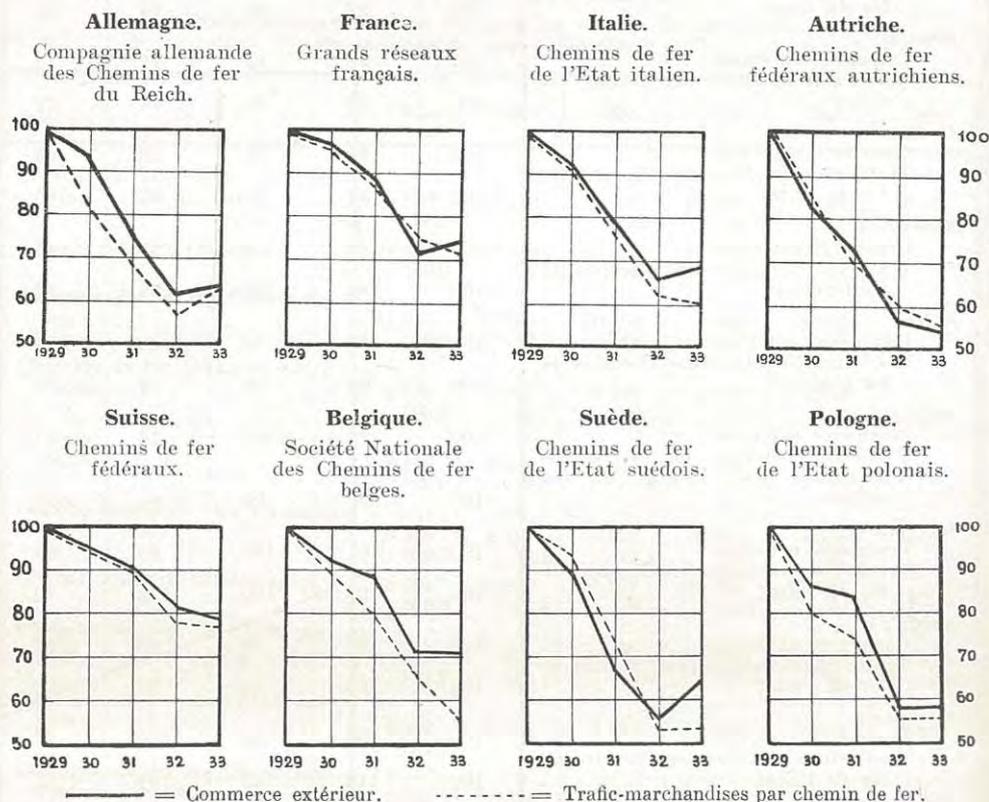
**Evolution quantitative du commerce extérieur et du trafic des marchandises
de 1929 à 1933.**

(Coefficient de 1929 = 100.)

—	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Allemagne :</i>					
Commerce extérieur	100	94	76	61	64
Trafic-marchandises des Chemins de fer du Reich	100	82	67	58	63
<i>France :</i>					
Commerce extérieur	100	98	89	71	74
Trafic-marchandises des grands réseaux	100	98	88	74	72
<i>Italie :</i>					
Commerce extérieur	100	92	79	66	69
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	91	76	63	60
<i>Autriche :</i>					
Commerce extérieur	100	82	73	55	54
Trafic-marchandises des Chemins de fer fédéraux	100	84	72	59	56
<i>Suisse :</i>					
Commerce extérieur et transit	100	96	92	82	79
Trafic-marchandises des Chemins de fer fédéraux	100	96	92	79	77
<i>Belgique :</i>					
Commerce extérieur	100	93	89	72	71
Trafic-marchandises de la Société nationale des Chemins de fer belges	100	90	79	64	56
<i>Danemark :</i>					
Commerce extérieur	100	101	102	90	89
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	108	100	92	70
<i>Suède :</i>					
Commerce extérieur	100	89	68	56	64
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	93	73	52	52
<i>Norvège :</i>					
Commerce extérieur	100	99	78	82	87
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	118	83	61	55
<i>Espagne :</i>					
Commerce extérieur	100	85	62	59	55
Trafic-marchandises des grands réseaux	100	98	90	87	83
<i>Hongrie :</i>					
Commerce extérieur	100	77	56	36	38
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	95	81	58	46
<i>Tchécoslovaquie :</i>					
Commerce extérieur	100	84	74	53	47
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	88	76	57	51
<i>Pologne :</i>					
Commerce extérieur	100	86	83	58	59
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	81	74	55	55
<i>Yougoslavie :</i>					
Commerce extérieur	100	89	64	47	53
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	86	78	64	63
<i>Japon :</i>					
Commerce extérieur	100	91	86	86	100
Trafic-marchandises des Chemins de fer de l'Etat	100	87	77	78	81

Evolution quantitative du commerce extérieur et du trafic-marchandises dans les années 1929 à 1933.

(1929 = 100).



Recettes-marchandises.

(Voir tableau 7).

La forte régression du trafic a naturellement entraîné, pour presque tous les chemins de fer, un important manque à gagner. Les réseaux les plus fortement touchés sont ceux des Chemins de fer du Reich et des Chemins de fer d'Etat italien, polonais et tchécoslovaque, dont les recettes ont diminué de près de moitié de 1929 à 1933. La Société nationale des chemins de fer belges, les Chemins de fer fédéraux autrichiens et les Chemins de fer d'Etat hongrois et

suédois ont également souffert, pendant cette même période, d'une importante diminution de leurs recettes-marchandises. La régression persistante de ces recettes constatée depuis 1929 est due surtout au fléchissement considérable du trafic occasionné par la crise économique générale, mais elle a aussi, pour mainte entreprise, sa source dans des abaissements de tarifs et dans l'accaparement croissant, par l'automobile, des marchandises à haute tarification. Par l'effet d'une reprise de la vie économique nationale, plusieurs chemins de fer ont vu s'accroître en 1934 le produit des

TABLEAU 7.

Recettes du trafic-marchandises.

(En millions d'unités monétaires des pays respectifs.)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des Chemins de fer du Reich . . .	3 358.38	2 737.42	2 229.02	1 667.26	1 749.18	2 062.28
	100.0	81.5	66.4	49.6	52.1	61.4
Grands réseaux français . . .	11 906.21	11 753.98	10 530.95	9 110.32	8 515.24	7 799.96
	100.0	98.7	88.4	76.5	71.5	65.5
Chemins de fer de l'Etat italien	2 962.69	2 653.73	2 159.55	1 833.41	1 611.38	1 503.42
	100.0	89.6	72.9	61.9	54.4	50.7
Chemins de fer fédéraux autrichiens	431.74	383.38	331.66	273.64	272.10	277.81
	100.0	88.8	76.8	63.4	63.0	64.3
Chemins de fer fédér. suisses .	232.09	218.61	210.08	183.47	179.12	178.56
	100.0	94.2	90.5	79.1	77.2	76.9
Société nationale des Chemins de fer belges	2 613.80	2 495.83	2 169.91	1 663.16	1 536.98	1 464.74
	100.0	95.5	83.0	63.6	58.8	56.0
Chemins de fer néerlandais . .	91.30	84.74	79.95	66.67	57.97	49.22
	100.0	92.8	87.6	73.0	63.5	53.9
Grands réseaux britanniques .	103.52	96.51	87.80	78.90	78.53	83.08
	100.0	93.2	84.8	76.2	75.8	80.2
Chemins de fer de l'Etat danois .	50.79	53.27	51.13	45.76	36.78	39.06
	100.0	104.9	100.7	90.1	72.4	76.9
Chemins de fer de l'Etat suédois	130.89	119.34	101.85	81.57	82.22	98.01
	100.0	91.2	77.8	62.3	62.8	74.9
Chemins de fer de l'Etat norvégien	40.68	39.39	34.08	32.00	31.35	33.39
	100.0	96.8	83.8	78.7	77.1	82.1
Grands réseaux espagnols . .	557.36	558.14	525.35	522.23	499.30	508.29
	100.0	100.1	94.2	93.7	89.6	91.2
Chemins de fer de l'Etat hongrois	193.80	184.66	152.71	133.51	115.51	108.35
	100.0	95.3	78.8	68.9	59.6	55.9
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	3 833.52	3 241.00	2 939.77	2 309.67	2 023.10	2 114.14
	100.0	84.5	76.7	60.2	52.8	55.1
Chemins de fer de l'Etat polonais	1 048.73	947.85	834.43	636.35	546.53	...
	100.0	90.4	79.6	60.7	52.1	...
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	1 827.37	1 824.45	1 532.14	1 223.27	1 261.46	1 344.72
	100.0	99.8	83.8	66.9	69.0	73.6
Chemins de fer de l'Etat japonais	237.43	208.60	185.67	...	205.32	...
	100.0	87.8	78.2	..	86.5	...

transports de marchandises. Tel fut le cas, surtout, pour les Chemins de fer du Reich et les Chemins de fer d'Etat suédois et japonais. En revanche, les recettes des Grands réseaux français, des Chemins de fer de l'Etat italien, des Chemins de fer néerlandais, des Chemins de fer de l'Etat hongrois et de la Société nationale des chemins de fer belges ont continué à fléchir cette année-là.

Le tableau qui suit donne un aperçu de la régression extraordinairement forte des recettes des transports pendant la période de crise de 1929 à 1934. Il montre que pour la plupart des administrations le produit du transport des marchandises, qui est, comme chacun le sait, la principale source de recettes des chemins de fer, a diminué dans une proportion beaucoup plus forte que celui du transport des voyageurs.

Recul relatif des recettes des transports de 1929 à 1934.

	Recettes- voyageurs. %	Recettes- marchandises. %	Recettes des transports. %
Compagnie des Chemins de fer du Reich	— 35.0	— 38.4	— 37.7
Grands réseaux français	— 11.5	— 34.5	— 29.7
Chemins de fer de l'Etat italien	— 31.7	— 50.1	— 43.9
Chemins de fer fédéraux autrichiens	— 37.0	— 35.7	— 36.2
Chemins de fer fédéraux suisses	— 14.8	— 23.1	— 20.1
Société nationale des Chemins de fer belges	— 17.2	— 44.0	— 37.5
Chemins de fer néerlandais	— 32.4	— 43.3	— 38.0
Grands réseaux britanniques	— 15.7	— 19.8	— 17.4
Chemins de fer de l'Etat danois	— 10.2	— 23.4	— 15.0
Chemins de fer de l'Etat suédois	+ 1.0	— 25.1	— 14.6
Chemins de fer de l'Etat norvégien	— 9.7	— 21.7	— 16.8
Grands réseaux espagnols	— 14.7	— 8.4	— 10.2
Chemins de fer de l'Etat hongrois	— 33.9	— 44.1	— 40.6
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	— 30.8	— 44.6	— 41.6
Chemins de fer de l'Etat polonais (1)	— 45.7	— 47.9	— 47.7
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	— 29.2	— 26.4	— 27.2
Chemins de fer de l'Etat japonais	— 4.7	— 3.7	— 4.2

Recettes d'exploitation.

(Voir tableau 8).

Les recettes d'exploitation subissent, dans leur ensemble, une diminution durable qui est en fonction du recul des recettes-voyageurs et des recettes-marchandises. Ce sont les Chemins de fer du Reich et les Chemins de fer de l'Etat

polonais qui accusent la plus forte régression, leurs recettes d'exploitation étant tombées, jusqu'en 1933, à près de la moitié des chiffres de 1929; ensuite viennent les Chemins de fer de l'Etat italien, les Chemins de fer fédéraux autrichiens, les Chemins de fer de l'Etat hongrois, la Société nationale des chemins de fer belges et les Chemins de fer néerlandais, dont les recettes ont fléchi

(1) De 1929 à 1933 seulement.

TABLEAU 8.

Recettes d'exploitation.

(En millions d'unités monétaires des pays respectifs).

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	5 353.83 100.0	4 570.32 85.4	3 848.67 71.9	2 934.32 54.8	2 920.59 54.6	3 326.55 62.1
Grands réseaux français . . .	15 907.71 100.0	15 823.43 99.5	14 391.97 90.5	12 268.82 77.1	11 587.68 72.8	......
Chemins de fer de l'Etat italien	4 980.70 100.0	4 600.07 92.4	3 853.47 77.4	3 345.88 67.2	3 055.85 61.4	2 860.28 57.4
Chemins de fer fédéraux autrichiens	704.72 100.0	665.25 94.4	550.78 78.2	474.69 67.4	447.61 63.5	440.90 62.6
Chemins de fer fédéraux suisses	413.82 100.0	402.89 97.4	386.93 93.5	342.95 82.9	336.62 81.3	333.59 80.6
Société nationale des Chemins de fer belges	3 546.69 100.0	3 528.54 99.5	3 090.73 87.1	2 451.98 69.1	2 329.92 65.7	2 215.75 62.5
Chemins de fer néerlandais	180.78 100.0	175.51 97.1	164.30 90.9	139.54 77.2	122.44 67.7	107.75 59.6
Grands réseaux britanniques	182.78 100.0	172.62 94.4	158.50 86.7	145.34 79.5	145.29 79.5	151.10 82.7
Chemins de fer de l'Etat danois	112.62 100.0	115.17 102.3	114.09 101.3	107.08 95.1	91.91 81.6	100.37 89.1
Chemins de fer de l'Etat suédois	210.76 100.0	201.58 95.6	181.23 86.0	166.15 78.8	166.14 78.8	183.75 87.2
Chemins de fer de l'Etat norvégien	77.89 100.0	76.67 98.4	71.57 91.9	64.49 82.8	64.29 82.5	66.99 86.0
Grands réseaux espagnols	780.79 100.0	778.22 99.7	722.87 92.6	713.38 91.4	690.11 88.4	699.08 89.5
Chemins de fer de l'Etat hongrois	310.60 100.0	291.89 94.0	251.54 81.0	218.88 70.5	200.55 64.6	188.52 60.7
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	5 337.19 100.0	5 041.95 94.5	4 708.97 88.2	3 745.91 70.2	3 377.87 63.3	3 428.54 64.2
Chemins de fer de l'Etat polonais	1 596.91 100.0	1 458.87 91.4	1 294.00 81.0	1 009.13 63.2	888.64 55.6	......
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	2 647.72 100.0	2 655.29 100.3	2 382.01 90.0	1 975.81 74.6	1 907.46 72.0	1 930.35 72.9
Chemins de fer de l'Etat japonais	511.20 100.0	462.13 90.4	418.54 81.9	414.10 81.0	450.73 88.2	......

d'un tiers environ pendant la même période. En 1934, plusieurs entreprises ont enregistré une amélioration assez appréciable. Tel est le cas, en particulier, de la Compagnie des chemins de fer du Reich et des Chemins de fer d'Etat suédois, danois et japonais, tandis que d'autres, au contraire, notamment les Chemins de fer néerlandais, les Chemins de fer d'Etat hongrois et italiens et les Grands réseaux français, ont vu leurs recettes d'exploitation diminuer encore.

Dépenses d'exploitation.

(Voir tableau 9).

A l'inverse des recettes, qui se sont mises à baisser dès le début de la crise, les dépenses d'exploitation ont tout d'abord continué à croître ou n'ont, tout au moins, diminué que dans une mesure insignifiante. C'est à partir de 1930 seulement que la majorité des administrations sont parvenues à les réduire de façon appréciable. La plupart d'entre elles ont encore réussi à les comprimer jusqu'en 1933 et 1934, tandis que pour d'autres, en particulier pour les Chemins de fer du Reich, les Chemins de fer de l'Etat suédois et les Grands réseaux britanniques, les dépenses ont repris à ce moment-là une marche ascensionnelle.

On verra, par le tableau ci-contre, jusqu'à quel point les chemins de fer ont réussi à adapter leurs dépenses à leurs recettes fortement réduites.

Recul relatif des recettes et des dépenses d'exploitation de 1929 à 1934.

	Re- cettes.	Dé- penses.
	%	%
Compagnie des Chemins de fer du Reich	— 37.9	— 26.5
Grands réseaux français . .	— 32.3	— 12.1
Chemins de fer italiens de l'Etat	— 42.1	— 29.1
Chemins de fer fédéraux autrichiens	— 37.4	— 31.2
Chemins de fer fédéraux suisses	— 19.4	— 11.7
Société nationale des Chemins de fer belges . . .	— 37.6	— 26.2
Chemins de fer néerlandais .	— 37.8	— 20.0
Grands réseaux britanniques.	— 17.3	— 14.6
Chemins de fer de l'Etat danois	— 10.8	— 4.1
Chemins de fer de l'Etat suédois	— 12.8	— 4.0
Chemins de fer de l'Etat norvégien	— 14.9	— 10.9
Grands réseaux espagnols (1)	— 11.6	— 0.8
Chemins de fer de l'Etat hongrois	— 39.3	— 14.8
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	— 36.3	— 22.3
Chemins de fer de l'Etat polonais (1)	— 44.4	— 42.0
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	— 27.1	— 26.0

(1) De 1929 à 1933 seulement.

TABLEAU 9.

Dépenses d'exploitation.

(En millions d'unités monétaires des pays respectifs.)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des Chemins de fer du Reich . . .	4 493.50	4 090.35	3 622.47	3 001.08	3 056.59	3 301.12
	100.0	91.0	80.6	66.8	68.0	73.5
Grands réseaux français . . .	12 510.60	13 988.59	13 698.90	12 647.81	12 053.61	...
	100.0	111.8	109.5	101.1	96.3	...
Chemins de fer de l'Etat italien	4 379.83	4 124.73	3 573.49	3 218.47	3 190.14	3 040.20
	100.0	94.2	81.6	73.5	72.8	69.4

TABLEAU 9 (suite).

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Chemins de fer fédéraux autrichiens	669.49 100.0	656.17 98.0	589.09 88.0	508.80 76.0	475.30 71.0	460.57 68.8
Chemins de fer fédér. suisses	280.38 100.0	291.42 103.9	283.28 101.0	273.30 97.5	259.92 92.7	247.57 88.3
Société nationale des Chemins de fer belges	3 066.82 100.0	3 208.36 104.6	3 023.94 98.6	2 620.48 85.4	2 343.26 76.4	2 263.59 73.8
Chemins de fer néerlandais	130.17 100.0	128.82 99.0	127.00 97.6	117.23 90.1	109.46 84.1	......
Grands réseaux britanniques	143.93 100.0	139.48 96.9	128.54 89.3	121.28 84.3	119.36 82.9	122.94 85.4
Chemins de fer de l'Etat danois	109.94 100.0	115.55 105.1	117.29 106.7	112.52 102.3	105.12 95.6	105.44 95.9
Chemins de fer de l'Etat suédois	161.50 100.0	157.37 97.4	156.64 97.0	153.29 94.9	150.17 93.0	155.13 96.0
Chemins de fer de l'Etat norvégien	76.83 100.0	78.43 102.1	78.41 102.0	75.77 98.6	71.68 93.3	74.40 96.8
Grands réseaux espagnols	561.93 100.0	570.55 101.5	555.67 98.9	545.20 97.0	557.51 99.2	......
Chemins de fer de l'Etat hongrois	305.11 100.0	287.08 94.1	277.93 91.1	253.90 83.2	255.60 83.8	259.95 85.2
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	4 989.21 100.0	5 072.30 101.7	4 665.14 93.5	4 445.14 89.1	4 038.28 80.9	3 812.14 76.4
Chemins de fer de l'Etat polonais	1 413.89 100.0	1 331.52 94.2	1 187.04 84.0	936.01 66.2	820.71 58.0	......
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	2 623.20 100.0	2 719.59 103.7	2 532.68 96.5	2 005.32 76.4	1 922.24 73.3	1 924.16 73.4
Chemins de fer de l'Etat japonais . . . . .	... ...	... ...	261.13 ...	267.50 ...	275.81...	......

Il ne faut pas perdre de vue, dans l'examen de ces chiffres, que le plan du compte d'exploitation et la répartition des dépenses entre les comptes de capital et d'exploitation varient considérablement d'un chemin de fer à l'autre, et que certaines administrations avaient déjà commencé à réduire leurs dépenses d'exploitation antérieurement à la période sur laquelle porte notre étude. Quoi qu'il en soit, ces chiffres montrent très clairement qu'en cas de crise du trafic

il est impossible, d'une manière générale, d'adapter les dépenses aux recettes au fur et à mesure de la baisse de ces dernières. Pour des raisons techniques d'exploitation et d'administration, cette faculté d'adaptation est assez limitée.

Excédents d'exploitation.

(Voir tableau 10).

L'évolution défavorable des recettes et des dépenses a entraîné depuis 1929, pour tous les chemins de fer, une dimi-

TABLEAU 10.

Excédents des recettes sur les dépenses.

(En millions d'unités monétaires des pays respectifs.)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	860.33 100.0	479.97 55.8	226.20 26.3	-66.76 ...	-136.00 ...	25.43 3.0
Grands réseaux français . . .	3 397.11 100.0	1 834.84 54.0	693.07 20.4	-378.99 ...	-465.93...	...
Chemins de fer de l'Etat italien	600.87 100.0	475.34 79.1	279.98 46.6	127.41 21.2	-134.29 ...	-179.92 ...
Chemins de fer fédéraux autrichiens	35.23 100.0	9.08 25.8	-38.31 ...	-34.11 ...	-27.69 ...	-19.67 ...
Chemins de fer fédéraux suisses	133.44 100.0	111.47 83.5	103.65 77.7	69.65 52.2	76.70 57.5	86.02 64.5
Société nationale des Chemins de fer belges	479.87 100.0	320.18 66.7	66.79 13.9	-168.50 ...	-13.34 ...	-47.84 ...
Chemins de fer néerlandais	50.61 100.0	46.69 92.3	37.30 73.7	22.31 44.1	12.98 25.6	...
Grands réseaux britanniques	38.85 100.0	33.14 85.3	29.96 77.1	24.06 61.9	25.93 66.7	28.16 72.5
Chemins de fer de l'Etat danois	2.68 100.0	-0.38 ...	-3.20 ...	-5.44 ...	-13.21 ...	-5.07 ...
Chemins de fer de l'Etat suédois	49.26 100.0	44.21 89.7	21.59 49.9	12.86 26.1	15.97 32.4	28.62 58.1
Chemins de fer de l'Etat norvégien	1.06 100.0	-1.76 ...	-6.84 ...	-11.28 ...	-7.39 ...	-7.41 ...
Grands réseaux espagnols	218.86 100.0	207.67 94.9	167.20 76.4	168.18 76.8	132.60 60.6	...
Chemins de fer de l'Etat hongrois	5.49 100.0	4.81 87.6	-26.39 ...	-35.02 ...	-55.05 ...	-71.43 ...
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	347.98 100.0	-30.35 ...	43.83 12.6	-699.23 ...	-660.41 ...	-383.60 ...
Chemins de fer de l'Etat polonais	183.02 100.0	127.35 69.6	106.96 58.4	73.12 40.0	67.93 37.1	...
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	24.52 100.0	-64.30 ...	-150.67 ...	-29.51 ..	-14.78 ...	6.19 25.2
Chemins de fer de l'Etat japonais . . . . .	...	...	157.41	146.60	174.92	...

nution des excédents actifs du compte d'exploitation. Pour plusieurs d'entre eux, ces excédents ont même fait place à des découverts. C'est ainsi que, en 1930 déjà, les réseaux d'Etat danois, norvégien, tchécoslovaque et yougoslave puis, l'année suivante, les Chemins de fer fédéraux autrichiens et les Chemins de fer de l'Etat hongrois ont vu leur compte d'exploitation se solder par un déficit. De même, en 1932, les Chemins de fer du Reich, les Grands réseaux français et la Société nationale des Chemins de fer belges puis, en 1933, les Chemins de fer d'Etat italiens et tchécoslovaques ne purent plus faire face à leurs dépenses

d'exploitation au moyen de leurs recettes. En 1934, le compte d'exploitation des Chemins de fer fédéraux suisses, des Grands réseaux britanniques et des Chemins de fer de l'Etat suédois a donné un excédent de recettes supérieur, celui des Chemins de fer néerlandais, au contraire, un excédent inférieur à celui de l'exercice précédent. Après une période déficitaire de deux ans, la Compagnie des Chemins de fer du Reich est parvenue, elle aussi, à réaliser de nouveau un modeste bénéfice d'exploitation. Cette année-là, les Grands réseaux français, les Chemins de fer fédéraux autrichiens et les Chemins de fer d'Etat danois, norvé-

TABLEAU 11.

Coefficients d'exploitation.*(Rapport entre les dépenses et les recettes d'exploitation.)*

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des Chemins de fer du Reich . . .	83.93	89.50	94.12	102.27	104.66	99.24
Grands réseaux français . . .	78.64	88.40	95.18	103.09	104.02	...
Chemins de fer de l'Etat italien	87.94	89.66	92.73	96.19	104.39	106.29
Chemins de fer fédéraux autrichiens	95.00	98.64	106.96	107.19	106.18	104.46
Chemins de fer fédér. suisses .	67.76	72.33	73.21	79.69	77.22	74.22
Société nationale des Chemins de fer belges	86.46	90.93	97.84	106.87	100.57	102.16
Chemins de fer néerlandais . .	72.00	73.40	77.30	84.02	89.40	...
Grands réseaux britanniques .	78.74	80.80	81.10	83.45	82.15	81.36
Chemins de fer de l'Etat danois .	97.62	100.32	102.80	105.08	114.37	105.05
Chemins de fer de l'Etat suédois	76.62	78.07	86.43	92.26	90.39	84.42
Chemins de fer de l'Etat norvégien	98.64	102.30	109.55	117.50	111.50	111.06
Grands réseaux espagnols . .	71.97	73.31	76.87	76.42	80.78	...
Chemins de fer de l'Etat hongrois	98.23	98.35	110.49	116.00	127.45	137.89
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	93.48	100.60	99.07	118.67	119.55	111.19
Chemins de fer de l'Etat polonais	88.54	91.27	91.73	92.75	92.36	...
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	99.07	102.42	106.33	101.49	100.77	99.68
Chemins de fer de l'Etat japonais . . . . .	...	...	62.39	64.60	61.19	...

giens et tchécoslovaques ont vu diminuer le découvert de leur compte d'exploitation, tandis que les Chemins de fer de l'Etat italien, ceux de l'Etat hongrois et la Société nationale des chemins de fer belges ont enregistré, au contraire, une nouvelle augmentation de leur déficit.

Coefficients d'exploitation.

(Voir tableau 11).

Notre tableau des coefficients d'exploitation met nettement en évidence l'aggravation constante, depuis le début

de la période actuelle de dépression économique, du rapport entre les dépenses et les recettes d'exploitation. Nous rappelons cependant que, pour apprécier ces coefficients, il ne faut pas perdre de vue que les diverses administrations établissent leurs comptes d'exploitation selon des règles très différentes.

Recettes et dépenses totales.

Le tableau 12 donne une idée de la situation financière des chemins de fer en 1934 (pour quelques-uns en 1933). A

TABLEAU 12.

Recettes et dépenses totales en 1934.

(En millions d'unités monétaires des pays considérés).

	Recettes totales.	Dépenses totales.	Excédent des recettes (+) ou des dépenses (-).	Dépenses totales en pour-cent des recettes.
Compagnie des chemins de fer allemands du Reich	3 326.33	3 488.70	- 162.37	104.88
Grands réseaux français :				
Alsace et Lorraine (1)	793.68	1 069.49	- 275.81	134.75
Est (1)	1 761.95	2 004.82	- 242.87	113.78
Etat	1 738.40	2 622.46	- 884.06	150.85
Midi et Paris-Orléans	2 250.03	2 928.47	- 678.44	130.15
P. L. M.	3 035.04	3 874.21	- 839.17	127.65
Nord	1 728.78	2 247.30	- 518.52	129.99
Chemins de fer de l'Etat ita- lien	2 884.64	3 172.38	- 287.74	109.97
Chemins de fer fédéraux autri- chiens (1)	439.26	542.39	- 103.13	123.48
Chemins de fer fédéraux suisses	333.59	376.56	- 42.97	112.88
Société nationale des Chemins de fer belges	2 215.17	2 397.48	- 182.31	108.23
Chemins de fer néerlandais	112.38	112.38	...	100.00
Grands réseaux britanniques :				
Great Western	24.57	25.92	- 1.35	105.49
London & North Eastern	42.69	42.71	- 0.02	100.05
London Midland & Scottish	58.18	58.13	+ 0.05	99.91
Southern	19.85	19.83	+ 0.02	99.90
Chemins de fer de l'Etat danois. Chemins de fer de l'Etat sué- dois (1)	100.42 166.14	120.33 181.17	- 19.91 - 15.03	119.83 109.05
Chemins de fer de l'Etat nor- végien	66.32	68.81	- 2.49	103.75

(1) 1933.

la seule exception des Chemins de fer néerlandais, qui ne sont parvenus à équilibrer leurs dépenses et leurs recettes que grâce aux allocations du Trésor, l'exercice de 1934 se solde par un déficit pour toutes les entreprises ici considérées. Par rapport au chiffre des recettes, c'est le découvert des Grands réseaux français et des Chemins de fer de l'Etat danois qui est le plus fort, et le plus faible est celui des Chemins de fer de l'Etat norvégien et de la Compagnie des chemins de fer du Reich.

En faisant la comparaison des recettes et dépenses totales des diverses entreprises, il faut bien considérer que la détermination des dépenses totales, notamment en ce qui concerne les frais de capitaux, repose sur des bases très différentes d'une administration à l'autre, attendu que, pour certaines d'entre elles, les déficits des précédents exercices sont couverts par des *allocations de l'Etat*. Tel est le cas, en particulier, des Grands réseaux français, des Chemins de fer d'Etat italien et norvégien et des Chemins de fer néerlandais. La comparaison des dépenses est d'ailleurs altérée par le fait que certaines administrations ont été contraintes de prendre à leur charge diverses dépenses faites dans l'intérêt de la collectivité, notamment pour lutter contre le chômage.

Allocations de l'Etat.

Les dépenses totales se déterminent, notamment en ce qui concerne les frais de capitaux, selon des principes différenciés considérablement d'une administration à l'autre, attendu que, pour plusieurs d'entre elles, les déficits des précédents exercices sont couverts par des *allocations de l'Etat*. Voici un bref aperçu des sommes consacrées aux chemins de fer, ces dernières années, par certains Etats d'Europe.

Aux *Pays-Bas*, c'est l'Etat qui supporte les déficits des Chemins de fer néerlandais. En 1934, l'allocation du Trésor a

atteint, à ce titre, la somme élevée de 32 418 164 florins, soit 67 475 167 *francs suisses*. De 1931 à 1934, l'Etat a ainsi versé au total une somme équivalente à 168 500 000 francs suisses. Pour la période de 1914 à 1934, le total des déficits que l'Etat a pris à sa charge ne s'élève pas à moins de 387 061 665 francs suisses.

En *Suède*, les Chemins de fer d'Etat ne constituent pas une entreprise autonome. Ils sont gérés comme un des services de l'administration publique. C'est l'Etat qui assume la charge des intérêts, si les excédents actifs du compte d'exploitation des chemins de fer n'y suffisent pas. Pendant les trois années de 1931 à 1933, les chemins de fer ne sont parvenus à satisfaire que pour la moitié environ au service des intérêts.

En *Norvège*, les allocations de l'Etat se sont élevées à la somme ronde de 172 000 000 de couronnes pour les exercices de 1915-16 à 1933-34.

Au *Danemark*, les chemins de fer nationalisés sont également exploités pour le compte de l'Etat, de telle sorte que s'il y a des déficits, c'est le trésor public qui les supporte. L'Etat fournit à ses chemins de fer le capital d'établissement et le capital d'exploitation. Jusqu'en 1925, les chemins de fer d'Etat n'ont pas eu de charge d'intérêts à supporter; depuis 1926, au contraire, les intérêts des capitaux sont portés à leur compte, mais depuis l'exercice de 1933-34, le capital d'établissement dont ils ont à servir les intérêts a été sensiblement abaissé, à cause de la concurrence de l'automobile et de sa répercussion sur la puissance de rendement du réseau ferré. De l'exercice de 1914-15 à celui de 1924-25, l'Etat n'a pas seulement eu à supporter tous les frais de capitaux, mais à débours en outre 147 700 000 couronnes au titre de subventions d'exploitations. De 1925-26 à 1933-34, ses allocations se sont élevées à un total de 270 600 000 couronnes.

En *Autriche*, les allocations de l'Etat représentent, pour la période de 1924 à 1934, une somme ronde de 1 400 millions de schillings, y compris l'impôt sur les transports dont il a été fait remise aux Chemins de fer fédéraux. Pour les seules années de crise de 1930 à 1934, les allocations du Trésor atteignent la somme de 718 900 000 schillings.

En *France*, l'Etat s'est, de tout temps, imposé de gros sacrifices pour encourager l'établissement des chemins de fer et les développer. C'est lui qui, pendant les années de crise, a supporté les déficits d'exploitation. Abstraction faite d'importantes subventions de construction qui grèvent son budget sous la forme d'annuités, il a, de 1930 à 1934, couvert des insuffisances d'exploitation, par le moyen d'emprunts, pour un total de 15 milliards 160 millions de francs français, dont 2 176 millions seulement ont le caractère d'avances. Pendant les quatorze ans de 1921 à 1934, il a effectivement déboursé 5 497 millions de francs français pour les chemins de fer.

Les *Chemins de fer de l'Etat italien* n'ont à pourvoir qu'à une minime partie des frais de capitaux. Malgré cela, il ne

leur a pas été possible, pendant les années 1931 à 1934, d'équilibrer leurs comptes; ils ont, au contraire, réalisé des déficits pour un total de 2 053 millions de liras, qui ont été couverts par des allocations de l'Etat.

Pendant les années de guerre et d'après-guerre, les *Chemins de fer fédéraux suisses* ont eu à supporter des prestations et charges extraordinaires qu'ils ont évaluées à 500 millions de francs suisses environ. Sur cette somme, la Confédération leur a remboursé, en 1929, 35 millions seulement. Une subvention fédérale de 60 millions leur a, en outre, été allouée sur les dépenses supplémentaires qu'ils ont dû s'imposer pour accélérer l'installation de la traction électrique à une époque où ces travaux étaient particulièrement onéreux.

Evolution des parcours de trains de voyageurs.

(Voir tableau 13).

Malgré la régression du trafic, les parcours des trains de voyageurs ont encore, en général, continué tout d'abord à aug-

TABLEAU 13.

Evolution des parcours de trains de voyageurs.

(en millions de kilomètres-trains).

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	417.38 100.0	423.13 101.4	421.33 100.9	416.99 99.9	423.18 101.4	448.43 107.4
Grands réseaux français . . .	267.62 100.0	275.09 102.8	279.27 104.4	271.60 101.5	272.34 101.8	......
Chemins de fer de l'Etat italien	86.70 100.0	91.84 105.9	90.02 103.8	91.95 106.1	100.64 116.1	105.87 122.1
Chemins de fer fédéraux autrichiens	33.75 100.0	34.69 102.8	33.76 100.0	31.90 94.5	32.01 94.8	......

TABLEAU 14.

Evolution des parcours de trains de marchandises.

(En millions de kilomètres-trains).

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Compagnie allemande des chemins de fer du Reich . . .	259.78 100.0	237.04 91.2	212.90 82.0	190.57 73.4	194.60 74.9	216.73 83.4
Grands réseaux français . . .	177.98 100.0	178.35 100.2	158.29 88.9	140.65 79.0	136.14 76.5	......
Chemins de fer de l'Etat italien	58.51 100.0	53.81 92.0	42.47 72.6	41.79 71.4	45.28 77.4	49.99 85.4
Chemins de fer fédéraux autrichiens	21.97 100.0	20.46 93.1	18.88 85.9	15.31 69.7	15.17 69.0	......
Chemins de fer fédéraux suisses	12.46 100.0	12.56 100.8	11.99 96.2	11.32 90.9	11.08 88.9	11.03 88.5
Société nationale des Chemins de fer belges	31.89 100.0	28.81 90.3	25.29 79.3	20.24 63.5	19.42 60.9	19.54 61.3
Chemins de fer néerlandais	15.56 100.0	15.45 99.3	14.60 93.8	13.77 88.5	13.55 87.1	......
Grands réseaux britanniques	224.64 100.0	217.25 96.7	204.08 90.8	192.44 85.7	191.86 85.4	202.22 90.0
Chemins de fer de l'Etat danois	3.97 100.0	4.39 110.6	6.58 165.7	6.45 162.5	5.87 147.8	5.66 142.6
Chemins de fer de l'Etat suédois	11.24 100.0	11.21 99.7	11.09 98.7	10.30 91.6	10.61 94.4	11.97 106.5
Chemins de fer de l'Etat norvégien	4.67 100.0	4.50 96.4	4.36 93.4	4.00 85.6	4.05 86.7	......
Grands réseaux espagnols	39.16 100.0	39.08 99.8	35.83 91.5	35.82 91.5	34.72 88.7	......
Chemins de fer de l'Etat hongrois	10.04 100.0	10.20 101.6	9.02 89.8	8.10 80.7	7.69 76.6	......
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque	46.54 100.0	43.45 93.4	39.01 83.8	34.16 73.4	31.48 67.6	......
Chemins de fer de l'Etat polonais	61.22 100.0	50.89 83.1	48.14 78.6	32.96 53.8	35.19 57.5	......
Chemins de fer de l'Etat yougoslave	26.60 100.0	25.52 95.9	24.46 92.0	22.03 82.8	20.45 76.9	20.39 76.6
Chemins de fer de l'Etat japonais	58.20 100.0	... ...	50.61 87.0	51.68 88.8	55.66 95.6	......

né, sur tous les réseaux, une réduction graduelle et très considérable des parcours de trains de marchandises. Tandis que, dans le service des voyageurs, les parcours dépassent, en 1934, presque partout les chiffres d'avant la crise, on constate, au contraire, dans le service des marchandises, qu'ils sont encore pour la grande majorité des entreprises bien inférieurs à ceux de 1929.

CHAPITRE II.

LES CHEMINS DE FER ET LA CONCURRENCE DU CAMION AUTOMOBILE.

I. — L'extension des transports automobiles comme cause de la crise du trafic.

Dans le rapport principal de l'année passée, nous avons exposé en détail quelle a été l'influence de la concurrence des camions automobiles sur les chemins de fer, et nous avons indiqué les mesures prises par ceux-ci pour s'adapter aux nouvelles conditions. Ce rapport a

été terminé vers le milieu de 1934. Nous avons par conséquent pu y mentionner jusque dans le passé le plus récent les transformations causées par l'extraordinaire développement des véhicules à moteurs sur la route. Ce passé-là est encore si proche que la situation dans les transports automobiles n'a pas subi de modifications nous obligeant à traiter de nouveau le problème dans son ensemble. L'aperçu n'en serait pas plus complet. Nous nous contenterons donc d'indiquer les modifications et les adjonctions qui sont devenues nécessaires depuis lors.

Dans le rapport principal, le chapitre A, réparti en quatre subdivisions, traitait de l'extension des transports automobiles comme cause de la crise du trafic. Le problème y était étudié à fond. Nous n'avons pas besoin d'y revenir. Nous nous sommes cependant efforcés de déterminer l'accroissement de l'effectif des voitures automobiles, en rassemblant, pour les comparer, les chiffres relatifs aux différents pays. Les tableaux 15 et 15a fournissent à ce sujet des renseignements détaillés. Ils montrent que l'augmentation du nombre des véhicules à moteur, constatée chaque année pour

TABLEAU 15.

Effectif des véhicules à moteur dans les pays européens depuis 1928 (*).

(Milliers d'unités.)

Année.	Voitures.	Camions.	Motocyclettes.
1928	2 710	990	1 783
1929	3 279	1 137	2 140
1930	3 769	1 303	2 347
1931	3 867	1 363	2 258
1932	3 903	1 390	2 252
1933	4 192	1 502	...
1934	4 560	1 501	...

(*) Sans la Russie, la Turquie, la Bulgarie ni l'État libre d'Irlande.

TABLEAU 15a.

Effectifs des véhicules à moteur par pays, 1928-1934.

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	En plus ou en moins en 1934 par rapport à 1928 en %.
<i>Allemagne</i>	Voitures . . .	351 380	433 205	501 254	522 943	497 275	600 000	+ 92.0
	Camions . . .	121 765	143 952	157 432	161 072	152 420	170 000	+ 57.4
	Motocyclettes.	438 288	608 342	731 237	792 075	819 178	...	...
<i>France</i>	Voitures . . .	642 744	930 160	1 109 006	1 251 538	1 280 000	1 432 053	+122.8
	Camions . . .	306 452	366 007	410 616	437 867	440 000	457 600	+ 49.5
	Motocyclettes.	259 651	405 513	441 503	488 147	480 000	...	...
<i>Italie</i>	Voitures . . .	119 216	188 978	210 669	220 922	236 553	240 193	+116.0
	Camions . . .	34 105	52 485	63 993	73 321	81 243	83 243	+163.2
	Motocyclettes.	79 710	80 622	89 146	95 518	100 552	...	...
<i>Autriche</i>	Voitures . . .	14 145	19 791	22 903	20 551	25 587	19 775	+ 81.1
	Camions . . .	9 672	13 735	16 306	13 372	14 088	14 683	+ 42.1
	Motocyclettes.	28 000	41 781	48 716	32 795	39 423	...	...
<i>Suisse</i>	Voitures . . .	50 168	55 149	60 735	63 945	65 100	66 394	+ 39.0
	Camions . . .	12 049	13 906	14 715	17 195	17 800	18 366	+ 56.4
	Motocyclettes.	38 432	42 306	46 421	46 875	...	31 235	34 085
<i>Belgique</i>	Voitures . . .	57 000	79 884	93 475	111 376	115 000	118 189	+112.7
	Camions . . .	43 000	40 444	49 861	63 278	63 500	64 500	+ 59.3
	Motocyclettes.	31 000	39 287	45 814	57 532	61 000	...	...
<i>Pays-Bas</i>	Voitures . . .	56 118	61 928	71 751	78 833	78 994	87 885	+ 61.4
	Camions . . .	27 393	36 500	40 577	45 422	46 012	47 208	+ 74.3
	Motocyclettes.	29 511	32 500	31 316	32 904	33 378	...	...
<i>Grande-Bretagne et Irlande septentrionale</i> . . .	Voitures . . .	980 057	997 923	1 157 344	1 042 530	1 052 125	1 124 410	+ 35.1
	Camions . . .	305 744	311 410	348 441	340 545	352 493	432 570	+ 31.2
	Motocyclettes.	712 583	715 481	724 319	508 241	468 685	734 123	...
<i>Danemark</i>	Voitures . . .	63 648	70 342	79 704	86 487	84 405	84 830	+ 34.0
	Camions . . .	25 250	27 958	30 620	33 851	32 695	33 300	+ 35.7
	Motocyclettes.	21 554	23 107	23 349	24 909	24 083	...	...
<i>Suède</i>	Voitures . . .	83 292	95 375	101 655	106 501	108 529	105 221	+ 22.9
	Camions . . .	26 230	31 523	34 591	38 071	40 626	41 726	+ 48.0
	Motocyclettes.	35 340	49 603	54 846	56 678	55 189	...	...
<i>Norvège</i>	Voitures . . .	21 083	23 786	26 189	28 600	30 350	31 316	+ 58.3
	Camions . . .	11 678	13 287	15 716	17 878	19 456	20 296	+ 80.8
	Motocyclettes.	6 457	5 946	5 837	5 818	6 317	...	...
<i>Espagne</i>	Voitures . . .	129 920	130 000	133 305	125 000	122 730	119 000	+ 0.3
	Camions . . .	26 581	35 000	56 345	54 000	52 600	40 200	+ 59.3
	Motocyclettes.	30 000	35 000	37 500	40 000	40 000	...	...
<i>Hongrie</i>	Voitures . . .	9 692	13 293	14 215	12 509	11 517	11 500	+ 1.3
	Camions . . .	3 405	4 401	4 493	4 304	3 996	4 640	- 25.8
	Motocyclettes.	9 000	10 365	11 041	11 166	10 795	...	...
<i>Tchécoslovaquie</i> . . .	Voitures . . .	33 075	34 530	43 825	52 129	61 600	69 000	+150.9
	Camions . . .	12 328	12 570	19 025	22 511	30 000	30 700	+134.7
	Motocyclettes.	26 830	29 000	32 531	36 314	35 200	...	...
<i>Pologne</i>	Voitures . . .	18 316	30 258	31 320	27 086	19 643	20 000	+ 12.7
	Camions . . .	3 494	6 738	7 440	6 512	5 623	5 500	+ 46.9
	Motocyclettes.	3 734	5 901	7 940	8 525	8 182	...	...
<i>Yougoslavie</i>	Voitures . . .	8 900	10 250	8 675	10 000	9 667	8 608	- 9.4
	Camions . . .	1 580	2 000	2 000	2 800	3 393	2 898	+ 82.5
	Motocyclettes.	3 000	3 000	3 100	3 000	3 000	...	...

tous les pays d'Europe, n'a pas du tout été arrêtée par la crise économique; tout au plus a-t-elle été ralentie çà et là.

D'après la *proportion entre le chiffre de la population et le parc des véhicules à moteur*, les pays se classent dans l'ordre suivant : France, Grande-Bretagne, Danemark, Suisse, Belgique, Suède, Norvège, Pays-Bas, Allemagne, Italie, Espagne, Tchécoslovaquie, Autriche, Pologne.

II. — Mesures prises et proposées dans les différents domaines.

1. — L'évolution de la législation des concessions pour les transports automobiles dans les différents pays.

Grande-Bretagne.

La loi de 1930 a introduit le droit de concessions pour le *transport des voyageurs par la route*. Nous avons décrit cette loi d'une manière approfondie dans le rapport principal. Ce qu'il y a d'important dans cette loi, c'est qu'elle soumet à la concession même les transports occasionnels, c'est-à-dire qui ne s'effectuent pas selon un horaire régulier. Seuls sont exempts de la concession les voyages en société effectués au moyen de véhicules loués pour la circonstance par un groupe de particuliers. Ce sont les commissaires du trafic, à qui les prix de transport sont soumis pour approbation, qui ont la compétence d'accorder les concessions.

La réglementation prévue pour le *transport des marchandises* (Road Traffic Act) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1934. Dans notre rapport principal, nous avons expliqué en détail les trois genres de concessions instituées par cette loi. En ce qui concerne les conditions de transport et les prix, le trafic par camion automobile n'est soumis à aucune disposition légale. En revanche, on a établi des prescriptions rigoureuses au sujet de la mise en état des véhicules, des limites de chargement, des vitesses

maxima et des heures de travail et de repos des conducteurs. Par ailleurs, les transports doivent, pour des raisons de contrôle, être enregistrés dans le livre des parcours effectués. Tout comme les salaires des cheminots, ceux des chauffeurs sont contrôlés par l'Etat. L'application de la loi n'a pas encore dépassé la période de transition, pendant laquelle on tend surtout à stabiliser l'effectif des véhicules. Mais les commissaires du trafic ont déjà pris des décisions qui font prévoir une limitation des transports faits pour le compte de tiers par les maisons ayant un trafic privé.

Irlande.

Il n'est pas survenu de changements depuis la publication de notre rapport principal.

France.

Un décret du 19 avril 1934 a institué une concession uniforme pour les services automobiles, voyageurs et marchandises. Nous avons déjà exposé dans notre rapport principal les détails de cette nouvelle réglementation, qui se rapproche en de nombreux points du projet de loi suisse. Les dispositions du décret tendent à permettre au chemin de fer de récupérer les transports routiers professionnels sur de grandes distances. L'expérience seule nous dira si cette mesure aura atteint le but visé.

Espagne.

On a l'intention d'introduire de nouvelles dispositions légales sur les concessions, en remplacement de la loi de 1924 considérée comme insuffisante. Mais, jusqu'ici, il ne nous a pas été possible d'obtenir de plus amples détails.

Belgique.

Le transport des voyageurs est, toujours régi par la loi de 1932 qui soumet à la concession aussi bien le trafic régulier de lignes que les transports occa-

sionnels. Si le besoin s'en fait sentir, l'Etat peut en outre percevoir une redevance spéciale au profit du chemin de fer.

Pour le trafic des marchandises, il n'y a pas encore de réglementation légale. La disposition de la loi du 14 août 1933 instituant une taxe fiscale pour les camions utilisés en service interurbain (redevance de 20 % des prix de transport pour les distances supérieures à 20 km.), n'a pas pu être appliquée et est restée lettre morte. Le Ministre des Communications a publié, le 28 mars 1934, un projet de loi, qui a été reproduit dans le *Bulletin* d'août 1934 de l'Association du Congrès.

Luxembourg.

Les transports par automobiles sont régis par les anciens règlements sur le trafic routier, ainsi que par la loi du 10 juin 1932 sur la circulation des véhicules à moteur.

Les transports par automobiles sur la voie publique, en tant qu'il s'agit d'un service régulier de lignes, sont soumis à une concession, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Les entrepreneurs des lignes automobiles pour voyageurs sont tenus, comme les chemins de fer, de transporter gratuitement les lettres et les colis postaux.

Pays-Bas.

Seul le service régulier des voyageurs sur les lignes automobiles est soumis à la concession. Les tentatives faites par les chemins de fer pour imposer la concession aux transports par camions automobiles sont restées vaines jusqu'ici.

Suisse.

En Suisse, le *transport* professionnel des *voyageurs* par courses régulières est compris dans le monopole institué en faveur de l'Administration des Postes. Ces sortes de transports ne peuvent être exécutés par des particuliers qu'en vertu d'une *concession* accordée par la poste

(art. 1 et 3 de la loi sur le service des postes, du 2 octobre 1924). Le trafic purement occasionnel n'est pas encore soumis à la concession. Sont considérées comme courses régulières toutes celles qui sont effectuées périodiquement entre les mêmes localités, dans un laps de temps prévu, à une heure déterminée du jour ou de la nuit, même si elles ont lieu sans observation exacte du temps de parcours ou sans publication préalable d'un horaire et d'un tarif des courses. Il existe deux catégories de concessions : Pour les *lignes d'automobiles* exploitées selon un horaire régulier, il est délivré des concessions A, conformément à une ordonnance du 8 février 1916, tandis qu'il y a des concessions B, délivrées en vertu des arrêtés du Conseil fédéral des 19 mars 1929 et 29 août 1930, pour les *voyages circulaires réguliers* et les *courses régulières de tourisme*.

Le 28 septembre 1934, les Chambres fédérales ont adopté une *loi réglant le transport des marchandises et des animaux vivants au moyen de véhicules moteurs* sur la voie publique (loi sur le partage du trafic). Cette loi était un essai pour régler la concurrence entre le rail et la route dans le service des marchandises. Le referendum ayant été lancé, la loi a été soumise au peuple le 5 mai et rejetée à une forte majorité. La masse des adversaires était formée de deux groupes opposés. Une moitié constituait l'opposition de droite, où l'on trouvait ceux qui estimaient excessive l'intervention de l'Etat dans l'industrie des transports routiers; l'autre moitié comprenait ceux de l'opposition de gauche, considérant comme insuffisantes les restrictions prévues par la loi. Ces mêmes milieux de gauche ne pouvaient du reste pas admettre que la loi renonçât à incorporer les transports privés à grandes distances dans le nouveau régime. La majorité rejetante s'étant prononcée en vertu de principes contradictoires, le verdict populaire ne donne aux pouvoirs publics aucune directive précise quant à la régle-