Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 40 (1914)

Heft: 3

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

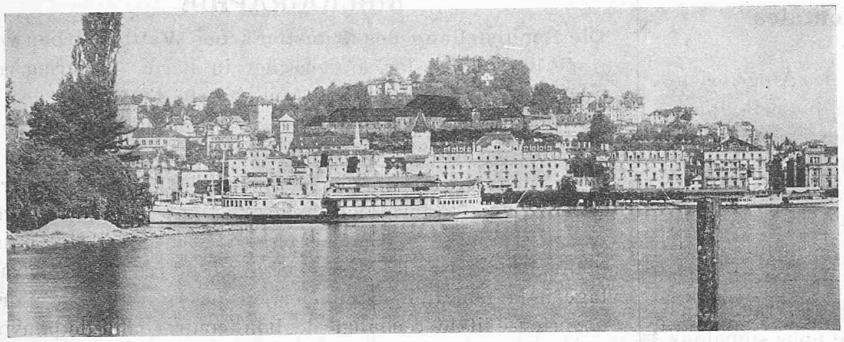
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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



Cliché de la *Schweizer. Bauzeitung.*

IIme prix. — Vue d'ensemble.

verts. L'entrée destinée aux voitures est située au nord. La terrasse prévue occasionnerait de grands frais.

Distribution acceptable.

L'expédition n'est pas bien placée.

La salle d'exposition est mal éclairée.

L'agrandissement n'est possible qu'en sacrifiant de beaux locaux.

Le plan du côté de la cour est tourmenté dans ses lignes.

La salle du Conseil d'administration est trop petite.

Le plan et l'architecture ne présentent pas un intérêt particulier.

(A suivre).

CHRONIQUE

Chemins de fer français et américains

Les recettes des chemins de fer, dont les variations, au dire des spécialistes, caractérisent nettement le mouvement économique général d'un pays, accusent un fléchissement, précurseur d'une crise, particulièrement sensible aux Etats-Unis d'Amérique et en France.

Aux *Etats-Unis* la plus-value moyenne des recettes totales d'exploitation, pendant la période janvier à mai 1913, par rapport à la période correspondante de 1912, était de 1,9 % par mois et par mile; elle a passé à 0,4 % par mois pour la période juillet-octobre. Le fléchissement est donc considérable. Quant au produit net, c'est encore pis; il accusait, de janvier à mai, une plus-value moyenne de 1,5 % par mois qui s'est transformée, pour la période juillet-octobre, en une moins-value de 2,2 % par mois.

Enfin, pour le mois de novembre, dernier mois dont la statistique ait été publiée par le *Bureau of Railway Economics*, les recettes d'exploitation, $ 261 598 215, soit $ 1163 par mile, accusent une moins-value de 4,1 % par rapport à novembre 1912, et le produit net, $ 76 316 601, soit $ 339,38 par mile, est en diminution de 16,6 % sur novembre 1912.

* * *

En *France*, pendant les dix premiers mois de 1913, la plus-value moyenne des recettes qui fut de Fr. 1 200 000 environ par semaine tombe à

Fr.	+ 451 000	pour la	45e	semaine (5 au 12 novembre)
»	+ 134 000	»	46e	»
»	— 434 000	»	47e	»
»	+ 165 000	»	48e	» (25 nov. au 2 déc.)
Total Fr.	+ 316 000			

Soit donc une plus-value de Fr. 316 000 pour le mois de novembre au lieu des 5 millions qui constituaient la plus-value moyenne par mois des dix premiers mois de l'exercice.

En décembre, nous avons les chiffres suivants :

Fr.	+ 90 000	pour la	49e	semaine
»	+ 93 000	»	50e	»
»	— 408 000	»	51e	»
»	— 1 714 000	»	52e	»
Total Fr.	— 1 939 000	pour le mois de décembre.		

Soit une moins-value de près de 2 millions pour ce mois. Le fléchissement continue d'ailleurs, car pendant les deux premières semaines du mois de janvier on a enregistré une moins-value de Fr. 1 876 000 par rapport aux deux premières semaines de l'exercice 1912.

Voici maintenant quelques détails extraits du compte rendu publié par la Régie des chemins de fer de l'Etat français, pour l'année 1912 :

	Ancien réseau		Ouest-Etat	
Année	Produit net Fr.	Coefficient d'exploitation	Produit net Fr.	Coefficient d'exploitation
1908	—	—	71 577 500	67,00 %
1909	13 235 000	78,44 %	66 558 900	69,65 %
1910	10 699 000	83,06 %	56 470 100	75,38 %
1911	8 636 400	86,79 %	32 247 900	86,38 %
1912	5 832 723	91,50 %	27 731 379	88,00 %

Terme de comparaison : les compagnies françaises concessionnaires exploitent avec un coefficient moyen de 56 %.

En résumé, le produit net a diminué, pour l'ancien réseau de l'Etat, de 1909 à 1912, de Fr. 7 402 277, soit 56 %, et pour l'Ouest-Etat, de Fr. 43 846 121, soit 61 %, depuis 1908, dernière année de la gestion par la compagnie de l'Ouest.

Nos lecteurs se rappellent peut-être que les promoteurs du rachat du réseau de l'Ouest le présentait comme une « opération blanche » ; les chiffres suivants montrent ce qu'il est advenu de cette maladroite prédiction :

Déficits de l'Ouest-Etat.

1909	Fr.	38 748 000
1910	»	58 412 900
1911	»	68 798 300
1912	»	76 015 617
Déficit total	Fr.	241 974 817 en 4 ans.

Ce déficit apparaîtrait encore plus considérable si les intéressés ne s'étaient ingéniés à masquer, au moyen d'artifices de comptabilité et de combinaisons de trésorerie, les résultats déplorables obtenus par la régie française. Quoi qu'il en soit, la Compagnie de l'Ouest n'ayant jamais fait appel à la clause de garantie d'intérêt pour plus de 27 millions, les contribuables ont eu la surprise de voir ce réseau de l'Etat — qu'on leur dépeignait, avant le rachat, comme devant être le « réseau modèle » — leur coûter annuellement 76 — 27 = 49 millions de plus que l'ancienne compagnie. Il est vrai qu'ils peuvent se dire, en manière de consolation, qu'en Belgique c'est encore bien pis !