Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 45 (1919)
Heft: 23

Wettbewerbe

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: 15.07.2025

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

pour l'amener à publier les résultats financiers produits par le nouveau régime.

L'éventualité, prévue à l'arrangement, d'une réduction de la redevance due par l'Etat aux Compagnies au cas où le produit net du premier semestre de 1914 serait inférieur à celui du premier semestre de 1913 se réalisa et de ce chef la réduction pour la période du 4 août au 31 décembre 1914 fut de 2 $^1/_2$ $^0/_0$ environ. Mais le Gouvernement en fit abstraction à titre de compensation à la première allocation supplémentaire de fr. 3.75 par semaine accordée au personnel. En outre, il fut convenu que le quart seulement des allocations ultérieures serait à la charge des Compagnies et même, à partir d'avril 1915 l'Etat prit à son compte la totalité des charges résultant des nouvelles concessions au personnel. Au surplus, ces allocations, qui atteignaient, en novembre 1918, fr. 41.25 par semaine pour les hommes au-dessus de 18 ans, furent converties, en avril 1917, en salaires proprement dits et, par suite, imputées aux dépenses d'exploitation.

Une autre clause additionnelle au contrat, en faveur des Compagnies fut celle qui stipulait, à leur bénéfice, un intérêt annuel de 4 $^0/_0$ pour les dépenses de capital devenues productives depuis le 31 décembre 1912. De plus le gouvernement s'engagea à remplacer les approvisionnements constitués avant la guerre et utilisés par lui et à indemniser les Compagnies de l'usure anormale du matériel due à une exploitation intensive.

Quels furent les résultats financiers de cet arrangement? M. Peschaud les analyse comme suit: « Les Compagnies ont reçu, comme produit net d'exploitation, du 5 août 1914 au 31 décembre 1918, 2375 millions de francs et ont rendu pour ce prix au Gouvernement des services de transport qui, au taux d'avant-guerre valaient 2800 millions, d'où profit apparent pour l'Etat de 425 millions de francs. Mais, d'autre part, l'Etat doit aux Compagnies, pour usure anormale du matériel, un milliard de francs. Au total la balance se solde pour lui par une différence à son débit de 575 millions.

» Les recettes totales d'exploitation ont atteint 130 millions de livres en 1915, 146 en 1916, 164 en 1917, 178 en 1918, soit, en cette dernière année, par rapport à 1913, une augmentation de 50 $^0/_0$. Si les prix des matières et de la main-d'œuvre étaient restés ce qu'ils étaient avant la guerre, le revenu net des réseaux aurait plus que doublé. Mais l'accroissement des salaires et l'augmentation de la valeur des matériaux ont à peu près absorbé celle du revenu brut ».

Ceci nous amène à constater qu'en Angleterre comme en France l'équilibre financier des entreprises de chemins de fer est profondément troublé, surtout du fait de la cherté continuellement croissante de la main-d'œuvre et des nouvelles conditions de travail (journée de huit heures en vigueur sur les réseaux anglais depuis le 1er février de cette année). Sur un déficit supputé de 2500 millions de francs en 1919 pour l'ensemble des chemins de fer britanniques, le 70 $^0/_0$ serait imputable aux relèvements des salaires. Comment faire face à une situation si critique? Le retour pur et simple des réseaux aux Compagnies ne serait possible que moyennant une formidable élévation des tarifs qui leur permît d'équilibrer leurs budgets. On a préconisé la nationalisation des chemins de fer et cette solution parut avoir la faveur du gouvernement ou du moins de certains ministres, mais elle est ardemment combattue dans les milieux, et ils sont nombreux en Angleterre, opposés au socialisme d'Etat. Pour le moment, et en raison des difficultés malaisément surmontables de toute opération d'assainissement, on temporise. Le gouvernement assumera, pendant deux ans après la conclusion de la paix, le « contrôle » des chemins de fer qui sera dévolu à un ministre des voies et communications, véritable dictateur investi de pouvoirs tels que celui « d'acheter un réseau ou n'importe quelle entreprise touchant aux transports par simple « ordre en conseil », en vertu d'un bill adopté, après certains amendements, par la Chambre des communes.

Nous verrons, dans un prochain article, que la situation, née de la guerre, des chemins de fer des Etats-Unis est très analogue à celle des chemins de fer anglais et aussi difficilement dénouable.

Concours pour l'aménagement du nouveau Cimetière du Bois-de-Vaux.

(Suite) [1]

« Hirondelles » : L'auteur du projet tient compte de la configuration du terrain; l'idée de faire deux cimetières composés séparément et reliés par un pont lui permet de tourner la difficulté du passage du chemin du Bois de Vaux d'une façon fort habile. Etant donnée l'importance d'un accès sur la route de Morges, l'absence d'une entrée de ce côté est inadmissible. L'aménagement devant l'entrée principale côté-est ne tient pas suffisamment compte de l'arrivée par la route de Cour, cette partie est insuffisamment étudiée. L'idée de faire des cimetières séparés est heureuse, toutefois le Jury critique l'insuffisance de végétation. Il est regrettable également que l'auteur du projet n'ait pas prévu un massif d'arbres suffisamment important afin d'isoler le cimetière de la route. Le Jury reconnaît, malgré ces critiques, de réelles qualités dans ce projet.

(Voir la reproduction de ce projet aux pages 248 et 249.)

Extrait du rapport de gestion du Service des Eaux du Département fédéral de l'Intérieur sur sa gestion en 1918.

(Suite.) [2]

Etudes hydrographiques.

Alluvions charriées par les cours d'eau.

Le charriage des galets et des graviers a été étudié, comme en 1917, dans la région du remous de l'usine de Kallnach.

Plafond du Rhin à Bâle.

24 profils en travers ont été levés entre le pont de St-Jean et la frontière suisse-alsacienne afin de constater les changements survenus dans le plafond du Rhin à Bâle.

Lit du Rhin à Rheinfelden.

82 profils en travers ont eté levés entre le pont de l'usine électrique et Burgkastell à Rheinfelden pour les études de navigation et d'utilisation de la force.

Lac Ritom.

Le Service des Eaux a pu terminer l'étude des conditions chimiques et thermiques de ce lac. Les résultats de l'étude complète ont été publiés, durant l'année écoulée, dans la communication n° 13 du dit service.

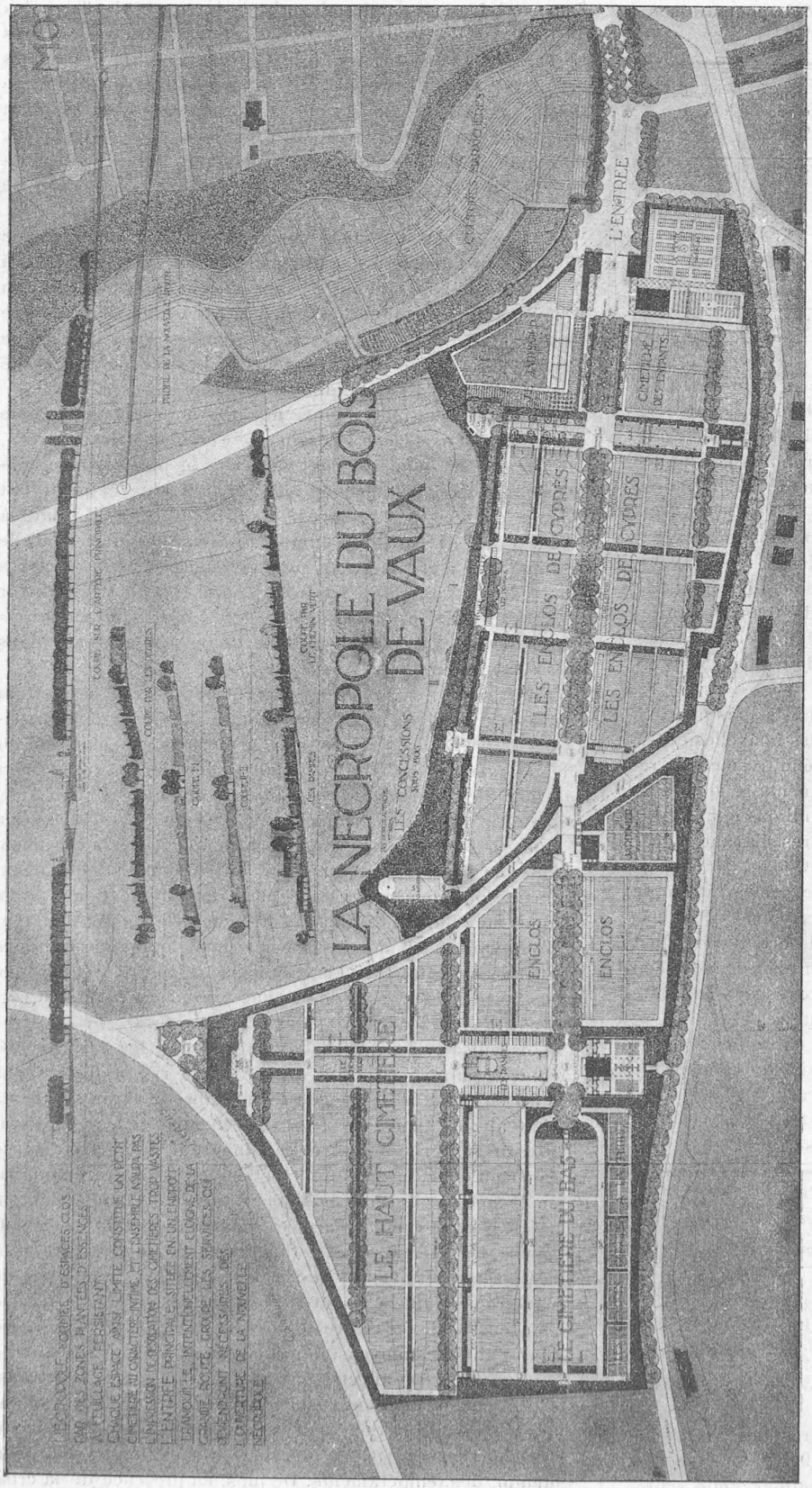
Lac de Melch (Obwald).

L'émissaire du lac de Melch disparaît à environ 120 m en aval du lac, dans un entonnoir appelé « Stäubibach ».

En vue des concessions futures il était important de dé-

[1] Voir *Bulletin technique* 1919, p. 234.
[2] Voir *Bulletin technique* 1919, p. 221.

CONCOURS POUR LE CIMETIÈRE DU BOIS DE VAUX, A LAUSANNE



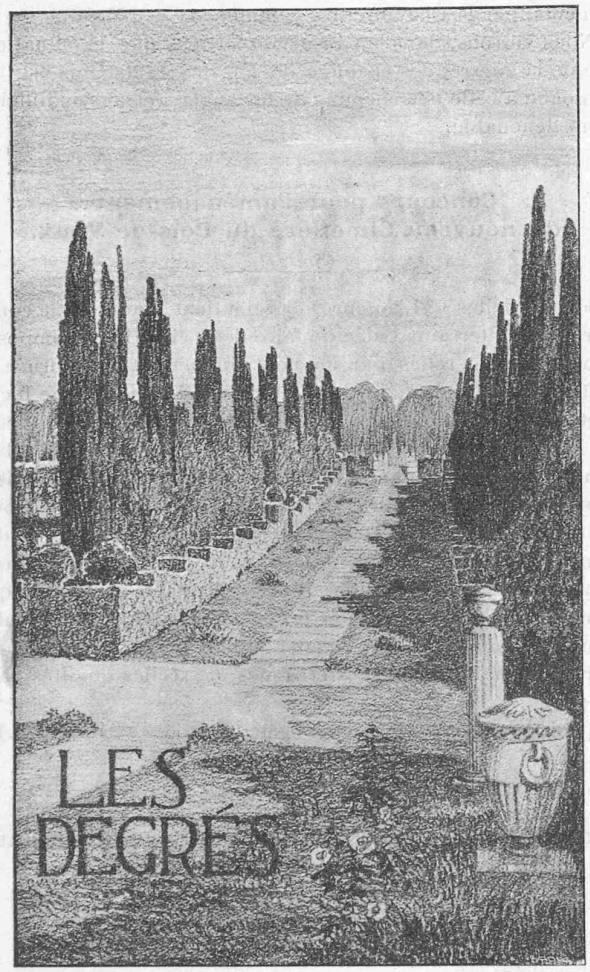
1er prix (2me rang) : Projet « Hirondelle » de M. *G. Epitaux*, architecte, à Lausanne. — 1 : 4000.

fut peu à peu dépouillée de toute gestion autonome des chemins de fer si bien que le décret du 26 juillet 1918 plaçait le service entier sous la dépendance du Ministre des travaux publics aussi bien dans la zone des armées que dans la zone de l'intérieur. M. Peschaud décrit les étapes de ce transfert de pouvoirs qui, bien que substituant finalement le Ministre des travaux publics à celui de la guerre n'entraîna d'ailleurs pas de dérogation formelle au régime légal des chemins de fer français en temps de guerre, puisque, aux termes du décret, et par une ingénieuse fiction, le Ministre des travaux publics reçoit *délégation* permanente des attributions conférées à l'autorité militaire. Au surplus, l'essentiel n'était pas de savoir si tel ou tel ministre exerçait telle ou telle fonction par délégation d'un de ses collègues ou autrement, mais bien de travailler à décongestionner les ports et les gares, et à accroître le rendement de l'outillage dont on disposait : c'est précisément à cet effet que le Ministre des travaux publics, à côté de l'autorité exclusive sur les chemins de fer dont il venait d'être investi, « était chargé en outre de tout ce qui concerne le service des ports, voies navigables de toute nature et réseaux routiers ».

Au régime français de militarisation et de concentration absolue entre les mains d'un ministre, celui de la guerre ou, « par délégation » celui des travaux publics, de tous les pouvoirs en matière d'exploitation des chemins de fer, s'oppose le système anglais dépourvu d'appareil militaire et qui, réduisant l'intervention de l'Etat au minimum, attribue la gestion des réseaux pendant la guerre à un collège ou « comité exécutif » formé par les directeurs généraux des principales Compagnies

Le président de ce comité définissait, dans un avis au public, le nouveau statut en ces termes : « La direction des chemins de fer a été assumée par le Gouvernement — mais ses pouvoirs seront exercés par un Comité exécutif composé de Directeurs généraux des Compagnies — pour que les lignes, les locomotives, le matériel roulant et le personnel soient utilisés comme une seule unité et au mieux des intérêts de l'Etat en vue d'assurer, dans les meilleures conditions, le transport des troupes, des munitions et des approvisionnements. Le personnel de chaque réseau continuera à relever des mêmes autorités que jusqu'ici et recevra ses instructions par la même voie et de la même manière qu'antérieurement ». Cette déclaration met en lumière le but auquel vise le régime de guerre des chemins de fer britanniques,

CONCOURS POUR LE CIMETIÈRE DU BOIS DE VAUX, A LAUSANNE



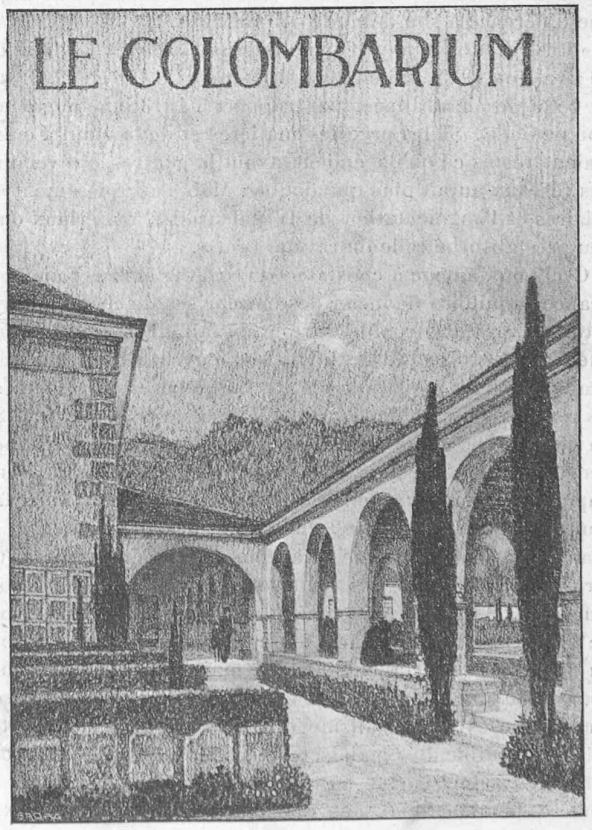
1er prix (2me rang), projet de M. *George Epitaux*, à Lausanne.

savoir la mise en commun de toutes les ressources des réseaux qui, tout en conservant leur autonomie financière et administrative, formeront un «pool» au sein duquel ne seront plus tolérées certaines pratiques du temps de paix dont l'effet, pour des motifs de concurrence entre réseaux souvent enchevêtrés, était, entre autres, de détourner des transports de leur itinéraire le plus court ou le plus économique et de diminuer le rendement des installations et du personnel en diluant, sans raison péremptoire, les transports sur plusieurs lignes desservant le même trafic. Les mesures propres à parer à ces entraves s'accentuèrent au cours de la guerre, notamment en vue de l'utilisation rationnelle et de plus en plus intensive du matériel roulant.

A la différence si marquée des régimes administratifs des chemins de fer français et anglais en temps de guerre, correspond une différence non moins nette des systèmes de rémunération des services rendus. Tandis qu'en France les redevances de l'Etat sont calculées à grand renfort de paperasse sur la base d'un tarif établi en 1898, aux dispositions désuètes qui, ne tenant aucun compte des progrès réalisés depuis vingt ans sur les moyens de transport, causent aux Compagnies un préjudice dont elles ne cessent de demander réparation, en Angleterre, au contraire, on s'est ingénié, conformément à l'esprit pratique de la race, à simplifier cette besogne de comptabilité et on y a réussi par le moyen d'un arrangement que le Board of Trade portait en ces termes à la connaissance du public dès le début de la guerre : « Le Gouvernement a décidé, d'accord avec les Compagnies de chemins de fer intéressées, que la compensation à leur allouer serait égale à la différence entre le total des recettes nettes réalisées sur leurs lignes pendant leur prise de possession par l'Etat et le montant de ces recettes nettes pendant la période correspondante de 1913. Toutefois, si les recettes nettes de ces compagnies, pour le premier semestre de 1914, étaient inférieures aux recettes nettes de 1913, la somme à leur payer devra être réduite dans la même proportion. Cette somme, jointe aux recettes réalisées par les Compagnies réquisitionnées, sera répartie proportionnellement aux recettes nettes de chaque compagnie pendant la période prise comme base de comparaison. La somme versée aux Compagnies en vertu de cet arrangement les indemnisera pour tous les services spéciaux qu'elles auront effectués pour le Gouvernement et, par conséquent, il n'y aura pas lieu de leur payer séparément ces transports spéciaux ».

Ainsi, les Compagnies étaient groupées, au point de vue de l'exploitation, en une seule unité, un «pool», avec bourse commune, ce qui allait se traduire par de notables économies, entre autres la suppression du « Clearing House » chargé de procéder aux décomptes des transports communs à plusieurs réseaux. Quant au Gouvernement, il pourra, en vertu de ce contrat forfaitaire, utiliser à discrétion les chemins de fer sans avoir à se soucier d'un contrôle et d'une comptabilité des transports effectués pour son compte. Le fait est qu'il en usera largement et qu'il faudra toute une campagne de presse

CONCOURS POUR LE CIMETIÈRE DU BOIS DE VAUX, A LAUSANNE



1er prix (2me rang), projet de M. *George Epitaux*, à Lausanne.