Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **62 (1936)**

Heft 12

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

distribution d'énergie des cantons romands, liés à l'*EOS* par des clauses de garantie minimale, déploient de ce fait une grande activité commerciale. L'impossibilité d'exporter en France l'énergie d'excédent engage l'*EOS* à se frayer un débouché en Suisse allemande. Pour y arriver, il faudrait construire à Galmiz, près de Berne, une ligne de connexion de 11 kilomètres, pourvue des transformateurs et d'autres installations nécessaires. Ce projet de liaison n'a pu se réaliser à ce jour, étant donné qu'en Suisse allemande on constate presque partout un excédent d'énergie.

Nous avons signalé l'utilisation toujours plus intensive des usines électriques en tant que *sources de revenus fiscaux* des pouvoirs publics. C'est ainsi, par exemple, que les budgets des années 1935 et 1936 de l'Usine électrique de la ville de Zurich prévoient que les taxes fiscales à la ville de Zurich seront encore augmentées par rapport à l'année 1934. Cette usine versera ainsi à la ville quelque 10 millions de francs, ce qui correspond approximativement aux 50 % des recettes brutes provenant des ventes d'énergie. Il est même prévu dans les budgets des années 1935 et 1936 que le fonds de construction de cette usine électrique, qui dispose d'un montant de 7 millions de francs, sera annexé purement et simplement au « compte général » de la ville. Nous nous sommes élevés à plusieurs reprises contre ces pratiques inadmissibles. Il convient de remarquer que le fonds de construction n'a pas encore été mis à contribution en 1934, mais le déficit des comptes de la ville de Zurich de l'année 1935, qui s'élève à quelque 700 000 francs, sera réellement couvert par le fonds de construction de l'usine électrique.

A Bâle, Berne, Lausanne et dans un grand nombre de villes moyennes suisses, les conditions sont sensiblement les mêmes qu'à Zurich.

DIVERS

Les progrès du nouvel horaire des C. F. F.

L'horaire des Chemins de fer fédéraux entré en vigueur le 15 mai dernier comprend une série d'améliorations importantes pour le public, notamment la mise en marche, à titre d'essai, de deux paires de *rapides légers* Zurich-Genève qui ne s'arrêtent que deux minutes à Berne et deux à Lausanne et couvrent tout le parcours en 3 heures 25 minutes. Cela représente une vitesse commerciale de 85 km à l'heure. Ces trains rendront notamment service au monde des affaires. Ils se composent d'un fourgon et de trois voitures à quatre essieux de 2e et de 3e classe. On n'y dispose, par conséquent, que de 240 places assises. Aussi l'administration se réserve-t-elle d'introduire le service de garde-places. Comparativement au meilleur train de l'horaire 1935/36, ces nouveaux rapides légers représentent un gain de 88 minutes, ou 30 % de la durée du voyage. Pour aller de Zurich à Genève par le convoi le plus rapide, il fallait 5 heures 37 minutes en 1913, 5 heures 45 minutes en 1902, 9 heures 19 minutes en 1865 ; et le meilleur courrier postal en 1849 mettait 42 heures pour le même trajet.

En outre, le nouvel horaire prévoit la mise en service de quatre automotrices *électriques* de plus. Il y en aura donc six en tout. Chacun des trois arrondissements disposera de deux « flèches rouges ». Enfin, le nouvel horaire prévoit une *accélération* notable des trains *omnibus* dont la vitesse est augmentée et les arrêts abrégés.

A qui les 25 000 francs ?

On nous écrit que la somme de Fr. 25 000 dont nous avons relevé la présence (page 129 de notre dernier numéro) au « doit » du compte de Pertes et Profits du dernier exercice de la Société d'Electricité Neuchâteloise est « versée au bénéfice de la Société financière neuchâteloise d'Electricité S. A. et non en faveur d'E. O. S. ».

Notre interprétation avait été inspirée par cette note du « Bulletin financier suisse » (3 avril 1936) :

« On sait que, en 1934, l'« Electricité Neuchâteloise » s'est engagée pour trois ans, envers la « Financière Neuchâteloise d'Electricité » (cette dernière a souscrit la part revenant aux entreprises électriques dans le capital de l'*E. O. S.*) à faire, chaque année, un versement à fonds perdu de 25 000 fr. et à accorder les avances nécessaires au maintien du service des intérêts et amortissements des emprunts de l'omnium, malgré le défaut de dividende des actions E. O. S. ».

Publications périodiques et occasionnelles.

La grande misère que les temps actuels infligent à de nombreuses publications se reflète dans un groupement qui vient d'être constitué et qui se propose de travailler à la concentration des publications périodiques et occasionnelles, en vue de réduire les frais généraux sous lesquels trop d'entreprises sont en danger de succomber. Le groupement en question examinera avec soin toute suggestion ou proposition qui lui serait présentée.

Subsides de fabrication.

Le dernier numéro de *S. C. Information* (organe de la « Corporation suisse privée pour le commerce extérieur ») [1], contient une intéressante étude de M. *F. Wüthrich*, ingénieur, intitulée « Grenzen der Exportprämien ».

Il s'agit de ces « subsides de fabrication » accordés par la Confédération pour des commandes de produits destinés à l'étranger et qualifiés, par les arrêtés fédéraux en la matière, d'assistance-chômage productive.

Ces subsides fédéraux qui se chiffraient par 0,6 million de francs en 1932 atteignirent 7,5 millions, en 1935.

Il ressort de l'enquête exécutée par M. Wüthrich que de nombreuses entreprises suisses seraient en mesure d'accroître de 30 à 50 %, et même davantage, leur « volume exporté » en 1935 si le système des subsides de fabrication (= primes à l'exportation) était généralisé rationnellement. Et le Département fédéral de l'économie publique évalue à 50 millions de francs la majoration d'exportation provoquée par une somme de 10 millions de francs dépensée en subsides de fabrication (soit donc une proportion de 20 %).

Limite supérieure de ces subsides : M. Wüthrich est d'avis qu'ils ne devraient pas excéder la quotité des éléments « fixes » du prix de revient des produits en cause (soit 33 %, en moyenne dans l'industrie des machines). « Il serait absurde, dit-il, de vendre à l'étranger une marchandise à un prix qui n'en couvrirait pas les éléments "variables" ou "proportionnels" du prix de revient.)

Comment se procurer les moyens de financer ces primes à l'exportation ? En imposant les produits « importés par les bénéficiaires de contingents, puisque la plus grande partie des bénéfices découlant de ce genre d'affaires ne tombe pas dans la "poche" (*sic*) de la Confédération, mais dans le portemonnaie privé des importateurs ». M. Wüthrich a même imaginé, pour ce financement, tout un ingénieux système de « bons d'importation » négociables.

[1] Voir *Bulletin technique* du 9 mai 1936, page 118.