Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 59 (1933)

Heft: 5

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: 19.07.2025

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

Il restait à décider si, sur cette locomotive indivisible on installerait plusieurs groupes Diesel-électriques, du type utilisé sur des locomotives plus petites, ou s'il était préférable de réduire le nombre des groupes au minimum. On s'est décidé pour cette dernière solution et l'on a prévu des groupes d'une puissance de 1500 et de 2000 ch.

Une subdivision plus forte de la puissance totale présenterait les inconvénients suivants :

On aurait un plus grand nombre de génératrices électriques ; en outre, chaque groupe ayant son propre système de circulation d'eau, ses pompes, ses réfrigérants et ventilateurs, cette multiplicité aurait des effets peu avantageux, s'étendant entre autres aux tuyauteries et aux câbles.

De même, les instruments de mesure pour le contrôle de la puissance, de la vitesse, de la pression et éventuellement de la température de l'eau et de l'huile doivent être prévus pour chaque moteur séparément ; cela complique la conduite de la machine.

Après l'arrêt des moteurs lors d'une descente ou du stationnement dans une gare, on est obligé de les remettre en marche séparément pour que, en cas de défectuosité du circuit de lancement, on soit à même d'arrêter le moteur en question. *(A suivre.)*

Concours d'architecture

pour l'étude urbanistique et architectonique de l'ancien Evêché, à Lausanne.

(Suite) [1]

N° 9. *Carillon.* — L'entrée principale ne s'impose pas suffisamment de la place de la Cathédrale. L'équilibre des masses est très satisfaisant. L'idée de prolonger à l'est la toiture du donjon est bonne. Cette prolongation accuse le décalage des constructions au sud et permet d'obtenir ainsi une silhouette harmonieuse.

La tenue générale des façades gagnerait par la disparition de certaines réminiscences. Aux rez-de-chaussées et au premier étage notamment, les surfaces dans le prolongement de la cage d'escalier seraient difficilement utilisables vu l'insuffisance d'éclairage. Les expositions temporaires sont bien situées et bien éclairées. Cube 17 281 m³. *(A suivre.)*

La crise des chemins de fer fédéraux

et la concurrence de la route en Suisse.

par M. André-E. SAYOUS.

A titre documentaire, et en complément des articles sur le « rail et la route » que nous avons publiés dans nos derniers numéros, nous empruntons à la Revue Economique internationale *(Bruxelles) — qui nous y a obligeamment autorisés — le compte rendu d'une enquête sur la « crise des C. F. F. », faite, sur place, en août 1932, par un économiste de grand renom, qui a siégé, en qualité d'expert, dans plusieurs conférences internationales.* — Réd.

Presque partout, la route concurrence le rail sous de mêmes formes et pour de mêmes motifs. En Suisse comme ailleurs, un nombre croissant de particuliers et d'entreprises commerciales, industrielles et agricoles, possèdent des automobiles ou des autocamions en vue de rendre leurs propres transports plus aisés ou moins coûteux ; et, en dehors du transport en commun par route de voyageurs qui est soumis à un régime spécial, des entreprises de transports par autocamions se sont constitué une clientèle, profitant notamment des avantages du chargement et de la livraison de marchandises de porte à porte. Les chemins de fer fédéraux, ainsi que la plupart des entreprises ferroviaires sont d'autant plus menacés que l'élévation de leur tarif normal des voyageurs, et surtout des tarifs pour les manufacturés ayant une grande valeur comparativement à leur poids, incite les voyageurs et les expéditeurs de certaines marchandises à rechercher des procédés de transport meilleur marché.

En face de la concurrence, les chemins de fer fédéraux ne sont certes pas demeurés inertes, bien que leurs efforts aient été trop maladroits et tardifs pour avoir un effet bien considérable. Ils ont, nul ne le conteste, amélioré leurs services dans l'intérêt du public [1]. Ils ont quelque peu diminué leurs dépenses, sans cependant obtenir des résultats notables dans leurs économies, faute de pouvoir réduire suffisamment leur personnel et ses salaires [2]. Ils étudient, sur une ligne du Nord, les avantages de la concentration des chargements et déchargements de marchandises dans quelques gares, desservant par autocamions les régions à l'entour. Et surtout, ils ont créé, il y a plusieurs années déjà, la *Sesa* (« Suisse Express S. A. ») [3] qui a organisé le service local et interurbain de camionnage, et, en particulier, un service « franco domicile », lequel, d'après ses réclames [4], « passe avec les expéditeurs de marchandises, des conventions particulières pour conserver aux entreprises de chemins de fer les transports qui, sans cela, s'effectueraient par route » ; nous reviendrons, au chapitre II, sur les objections que son activité soulève dans la mesure où elle est un intermédiaire entre le public et les chemins de fer fédéraux.

Les chemins de fer fédéraux se plaignent, de plus en plus vivement, de n'être pas en état, avec leurs recettes, de faire face à leurs dépenses diverses, y compris les intérêts de leur dette. Ils s'en prennent surtout à la concurrence de la route. En 1930, ils estimaient entre 10 et 15 millions de francs (suisses, bien entendu) par an, les pertes que leur causaient les automobiles, et, entre 20 et 25 millions, leur manque à gagner du fait des autocamions [5]. La dernière de ces estimations qui est seule susceptible d'un certain contrôle, est contestée de plusieurs côtés : elle serait deux fois supérieure à la réalité [6]. En tout cas, d'une part, le tarif normal des voyageurs est si élevé qu'il diminue, avec la clientèle des touristes étrangers ne possédant pas d'automobile, celle des nationaux, et, d'autre part, la crise économique exerce, depuis deux ans environ, une forte influence sur les recettes des chemins de fer. Aussi ces derniers exagèrent-ils l'influence que la concurrence de la route a exercée sur leurs difficultés présentes ; ils ont, peut-être, plus raison de se montrer pessimistes en ce qui concerne les perspectives d'avenir.

La direction générale des chemins de fer fédéraux se prépare à « enfermer les autorités et les chambres fédérales dans un dilemme » : ou bien, que l'on prenne des mesures permettant aux chemins de fer fédéraux de vivre par leurs propres moyens, ou bien, que l'on inscrive au budget de la Confédération le déficit de leur exploitation. Elle espère que, par suite de la difficulté de se procurer de nouvelles ressources

[1] Voir *Bulletin technique* du 18 février 1933, page 43.

[1] *Caveant Consules ! Chemins de fer fédéraux et automobiles*, publication de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, novembre 1930, p. 77 et suiv.

[2] Les traitements du personnel des services fédéraux ont été quelque peu abaissés depuis notre enquête en Suisse.

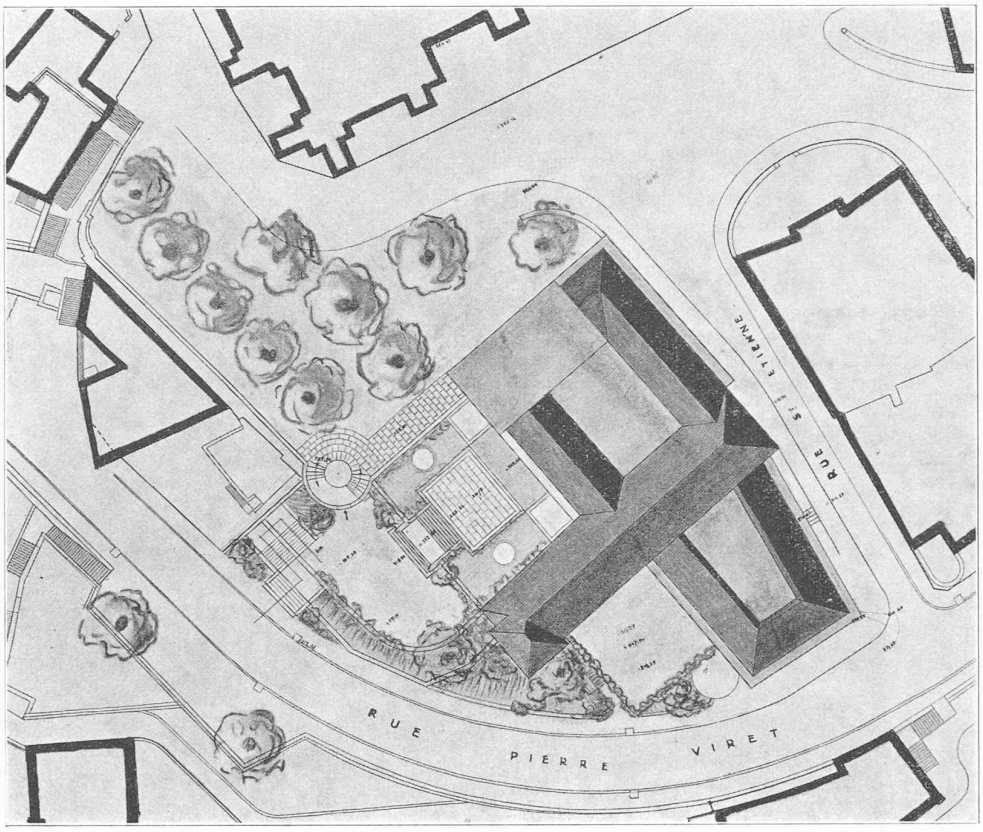
[3] Alfred Ernst : *Die rechtliche Ordnung des Verhältnisses von Bundesbahnen und Automobil*, Berne, 1932, p. 48 et suiv. Voir aussi Georges Schweiger : *Le chemin de fer et l'automobile en Suisse*, Genève, 1932, p. 177 et suiv.

[4] Annonce à l'intérieur de la couverture de *Caveant Consules*.

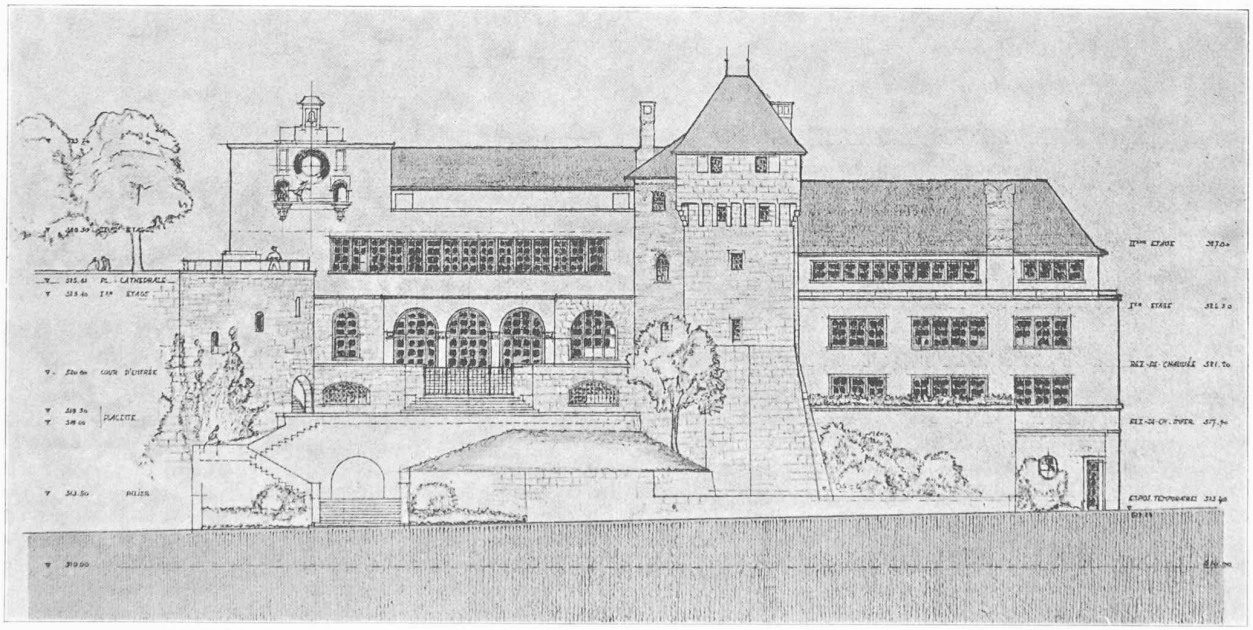
[5] *Caveant Consules*, résumé final, p. 129 et 130.

[6] Alfred Ernst : *Op. cit.*, p. 12. — En défalquant, des personnes et quantités de marchandises transportées par route, celles qui n'ont pas réellement enlevé du trafic aux chemins de fer (trafic nouveau par automobiles, emploi de voitures légères ou spéciales, autocamions de la *Sesa*, etc.), l'Association suisse des propriétaires suisses d'autocamions estimait, pour 1929 (avant la crise), la réduction du trafic par rail du fait de la concurrence de la route, à 7 p. c. pour les voyageurs et à 5.8 p. c. pour les marchandises (Brochure : *Le Rail et la Route en Suisse*, p. 47 et 48).

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



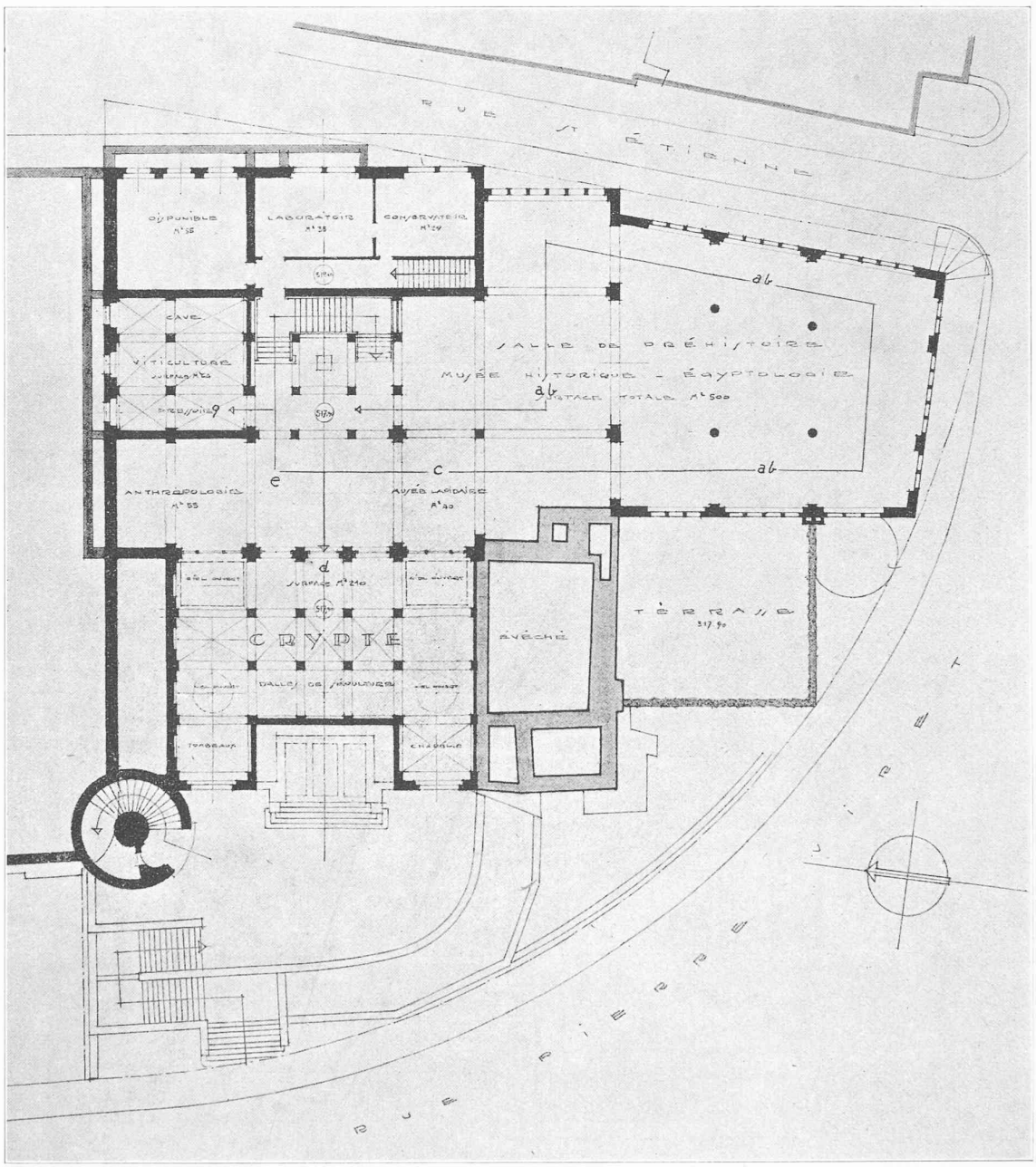
Plan de situation 1 : 800.



Façade principale.

IIme prime : projet « Carillon », de M. *J. Ramelet*, architecte, à Lausanne.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



Plan du rez-de-chaussée inférieur. — 1 : 400.
IIme prime : projet de M. *J. Ramelet.*

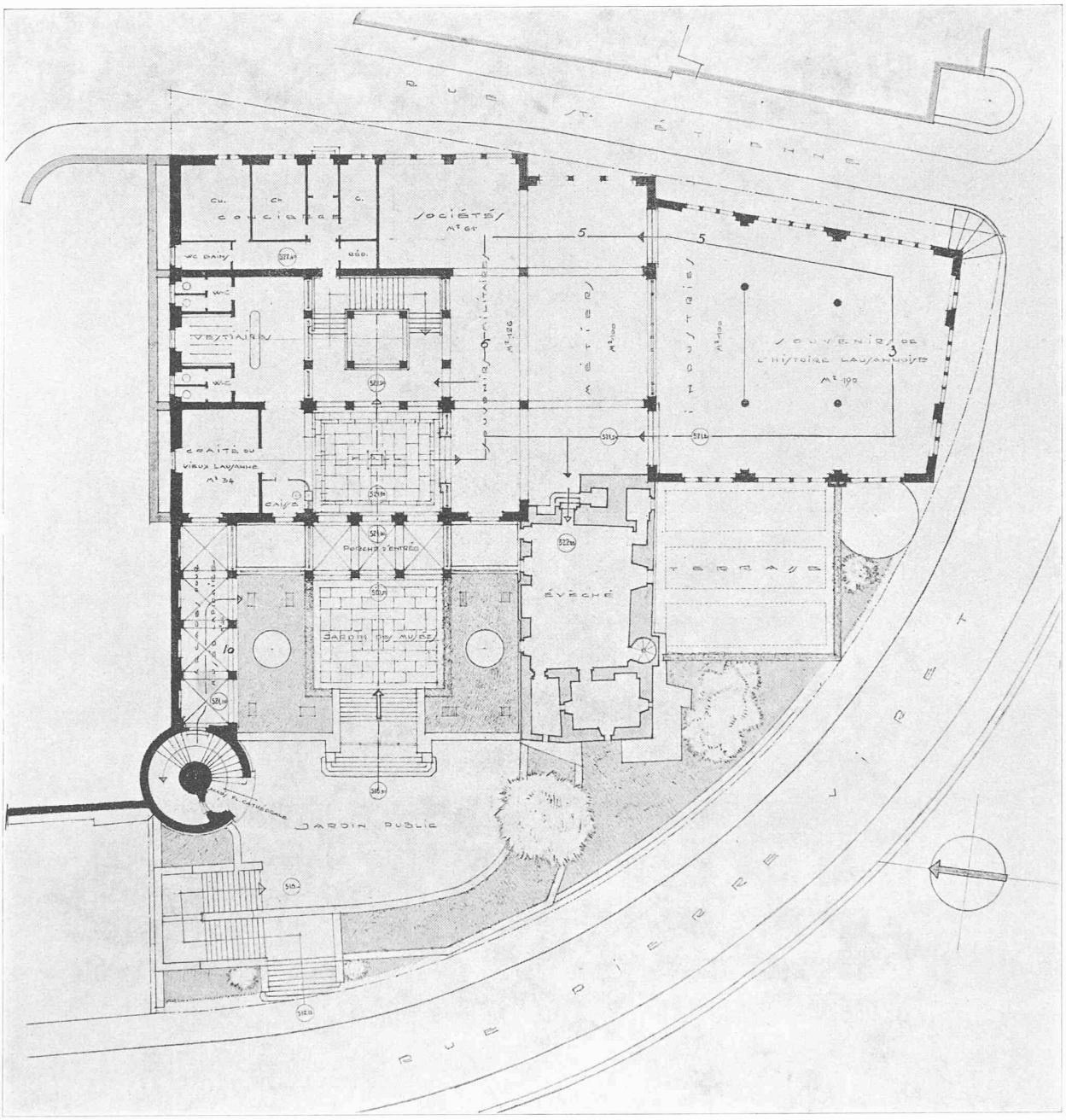
budgétaires et de la mentalité étatiste des politiciens suisses, ceux-ci accéderont à son désir de *contrôler l'ensemble des transports terrestres de marchandises.*

Un tel simplisme est pourtant très dangereux. Parce que l'on a confié à des fonctionnaires presque irresponsables un service, celui-ci ne devrait pas *pouvoir* être, comme toute entreprise quelconque, menacé par des perfectionnements d'ordre technique ou par des procédés moins coûteux, ni soumis aux lois qui s'appliquent à l'ensemble de la vie économique ! La situation actuelle des chemins de fer fédéraux tient surtout à ce qu'ils n'ont pas su, à temps, adapter leurs méthodes aux progrès dans les moyens de transport ; s'ils avaient été les premiers à combiner l'usage de la route et du rail, la transition eût été bien plus facile pour eux, et indiscutée par le public ; quand ils se sont réveillés de leur torpeur, ils avaient des rivaux [1] et ils se sont montrés des concurrents d'abord orgueilleux, puis autoritaires et aigris.

Toutes les entreprises, quelles qu'elles soient dans l'ordre économique, sont créées dans des conditions plus ou moins passagères : elles vieillissent et dégénèrent à mesure que les circonstances se modifient ; peu d'entre elles conservent un fond solide après le temps ordinaire d'une vie humaine. Il en est de même pour les chemins de fer, bien qu'ils aient eu une période de prospérité d'une longueur exceptionnelle. Les chemins de fer fédéraux ont eu le grand tort, *spéculant* sur une activité prolongée sinon éternelle, de ne procéder qu'à de très faibles amortissements [2]. Telle est, avec l'erreur de

[1] Avec raison, Robert Grimm parle de *Vorsprung* (*Eisenbahn und Auto*, Berne, 1926, p. 9).
[2] Sur les amortissements réalisés, v. *Caveant Consules*, p. 126.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



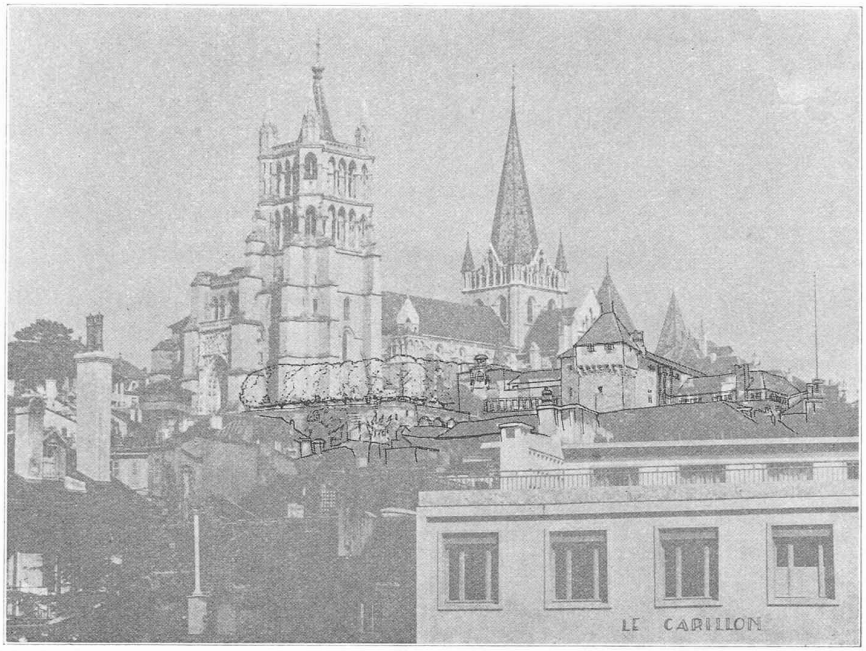
Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.
IIme prime : projet de M. *J. Ramelet.*

n'avoir pas modifié leurs méthodes au moment voulu, la cause principale de leurs difficultés. Ce n'est pas, dès lors, aux chargeurs de supporter le poids, ou au moins le principal poids, des fautes d'une administration publique, mais à la collectivité, en tout cas à elle plus spécialement.

Les chemins de fer d'Etat créés en vue d'établir, dans l'intérêt général, des transports bon marché, ont fini par mettre, au centre de la vie économique, un organe administratif, à personnel coûteux, et ignorant systématiquement tout des « conjonctures » dont ils subiraient les dépressions comme un pays un fléau imprévisible. Qu'importent les crises ! Le moins qu'on puisse faire, est alors de maintenir les tarifs des transports à leur ancien niveau, tandis que les prix de gros baissent beaucoup et que, seule, une réduction générale des prix pourrait permettre une réadaptation ! Quel compte tient-on des excellents conseils des autorités fédérales sur la façon de combattre la cherté de la vie ? Le grand organe des transports a rendu à peu près *fixes* les principaux éléments de son coût de revient ; il a à faire face à un fort service d'intérêts [1] ; au lieu de s'adapter aux conditions du moment, pour le moins dans une certaine mesure, il prétend dominer la situation quelle qu'elle soit, imposer ses volontés sans faiblir. Pour un peu, il parlerait, en ce moment même, de relever ses tarifs, si la concurrence de l'automobile ne lui imposait pas une certaine sagesse.

Allons plus loin. Le jour où les chemins de fer fédéraux n'auraient plus de concurrents, ils seraient probablement,

[1] Il est très intéressant de constater qu'actuellement l'on considère de plus en plus fréquemment comme excessif le prix d'achat des chemins de fer ayant passé leurs installations et leur matériel à la Confédération !

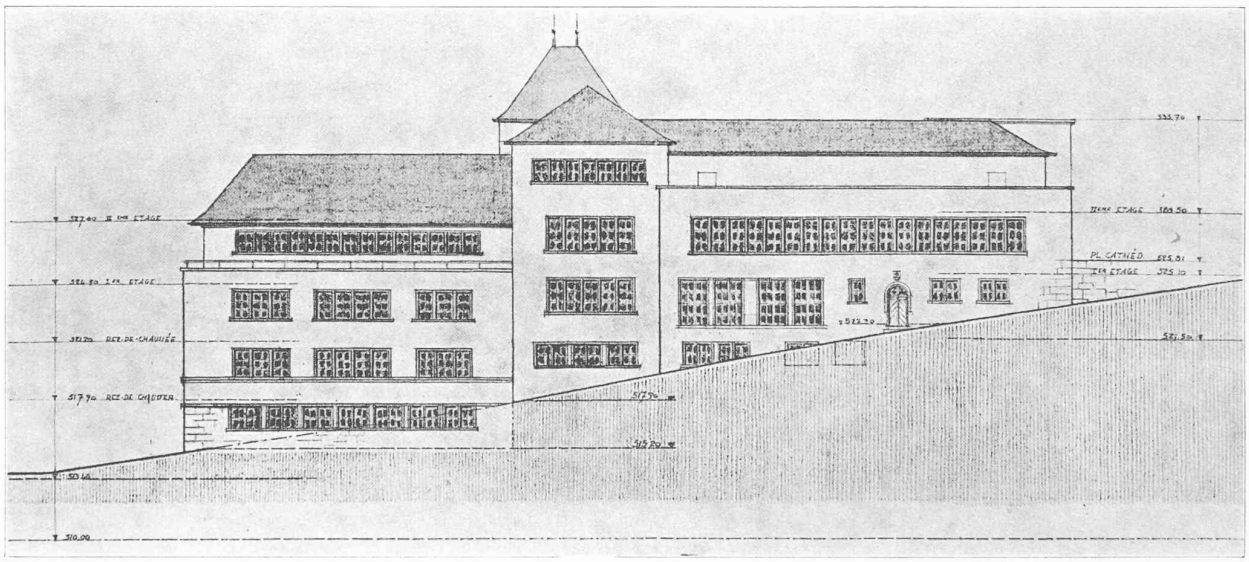


Perspective.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE

IIme prime :

Projet de M. *J. Ramelet.*



Façade sur la rue St-Etienne. — 1 : 400.

comme ils l'affirment, en mesure de répartir leurs frais généraux sur des recettes plus élevées, mais surtout ils deviendraient des *maîtres, incontrôlables dans leurs exigences, sinon livrés aux volontés de leur personnel,* malgré la fixation des traitements dans les services publics dont on fait grand état à Berne. Tout déficit serait comblé si aisément par des relèvements de tarifs qu'on n'hésiterait plus à en décider. L'organe, créé en vue d'une certaine fonction, l'oublierait au point de mettre au premier rang les intérêts personnels de ses chefs et de ses agents.

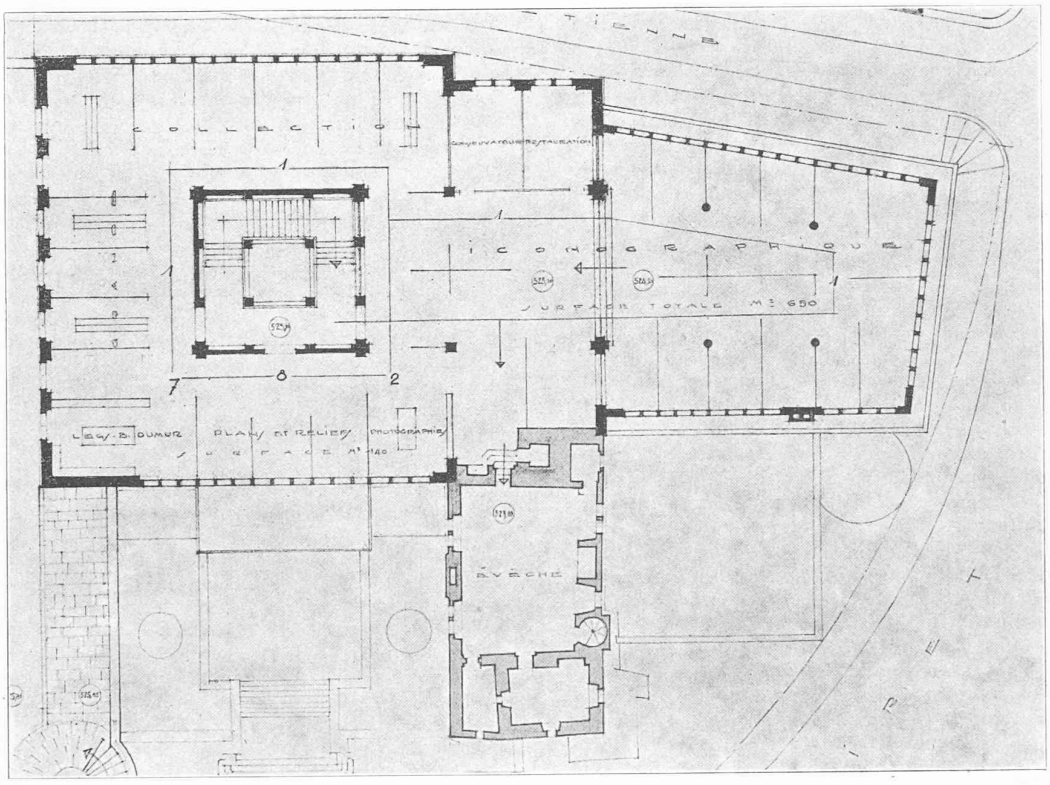
Ce n'est point encore tout. Avec raison, les Suisses s'alarment de ce que leur pays est devenu, au centre de l'Europe, *eine Preisinsel,* une « île de prix », un Etat séparé des Etats voisins, comme une île l'est de la terre, par de hauts prix. Or, si les tarifs ferroviaires y augmentaient à la suite de la création d'un monopole du transport des marchandises, les difficultés d'un pays à vie chère en seraient encore aggravées.

Précisons les conditions de la concurrence dans les transports, d'abord des voyageurs, puis des marchandises, par rail et par route, en Suisse ; nous pourrons mieux juger, dans ses grandes lignes, le programme que les chemins de fer fédéraux vont élaborer prochainement, selon des principes déjà connus, et contre lequel les personnes et sociétés menacées ont pris nettement position, avec l'espoir que l'opinion publique en empêchera la réalisation.

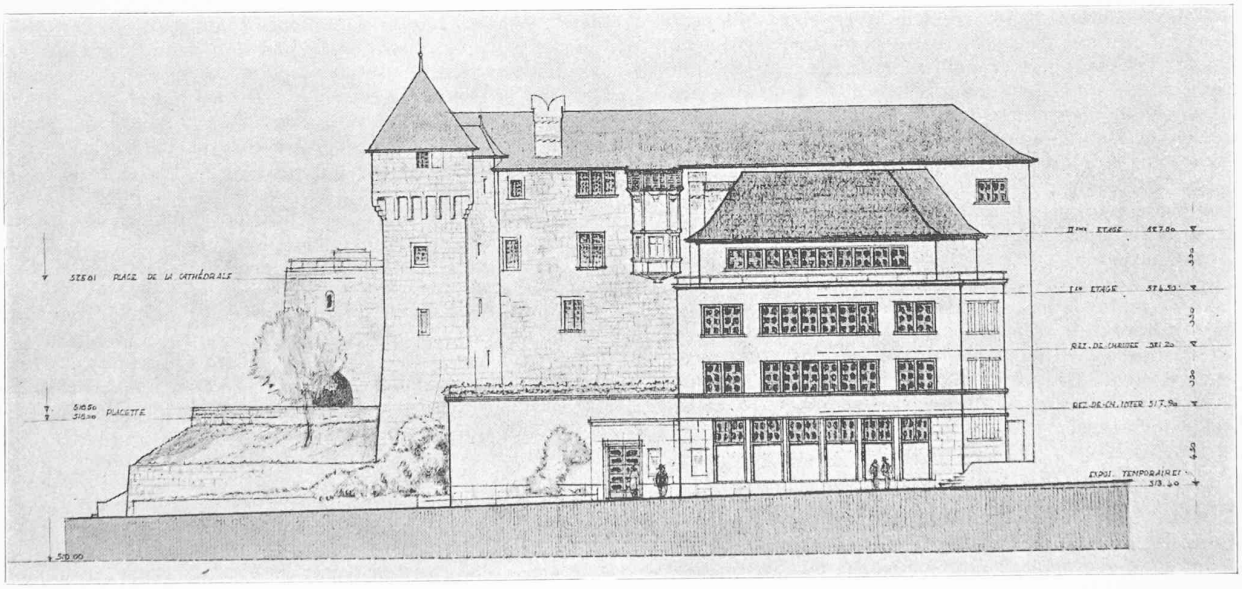
1. *Transport en commun des voyageurs par route.*

La loi fédérale sur le service des postes (2 octobre 1924) pose en principe, dès son article premier, que « l'administration des Postes a le droit exclusif (appelé à Berne « régale ») de transporter des voyageurs par des courses régulières, en tant que ce droit n'est pas limité par d'autres lois fédérales ». Il existe donc en Suisse un *monopole* des transports de voyageurs en commun par route, dans la mesure où il

CONCOURS POUR L'ÉTUDE URBANISTIQUE DE L'ANCIEN « ÉVÊCHÉ », A LAUSANNE



Plan du 1er étage. — 1 : 400.



Façade sur la rue Pierre Viret. — 1 : 400.
IIme prime : projet de M. *J. Ramelet.*

s'agit d'un trafic *régulier* et *professionnel*, en faveur du service postal [1]. Aussi les chemins de fer fédéraux laissent-ils à cet autre service fédéral le soin de défendre les intérêts, en large mesure communs, pour le trafic des voyageurs : du moment où ils ont, de part et d'autre, les mêmes méthodes et les mêmes bases de traitements, ils ne peuvent pas avoir des points de vue bien différents.

[1] Association suisse des propriétaires d'autocamions : *Le Rail et la Route en Suisse*, p. 22.

Les postes non seulement font elles-mêmes les transports de voyageurs sur un grand nombre de routes, mais « accordent des concessions pour le transport régulier des voyageurs aux entreprises dont c'est le métier » (article 3 de la même loi), et, selon l'arrêté du Conseil fédéral « sur l'octroi de concessions pour des courses d'automobiles périodiques facultatives », du 19 mars 1929, accordent des concessions, soit pour les courses « de circuits », celles dont tous les participants sont ramenés au points de départ, soit pour les courses « de