

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 27 (1901)  
**Heft:** 3

**Artikel:** L'organisation de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux (suite)

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-22115>

#### 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:** 25.01.2026

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

de là, nécessité de trouver un plan aussi court que possible et le moins saillant possible tout en évitant d'avoir un deuxième étage sur toute la surface du bâtiment, ce qui aurait paru lourd et manquant de silhouette.

Enfin, l'auteur du projet a placé le réfectoire et la salle de gymnastique dans les pavillons mêmes (aux extrémités) au lieu de les avoir en annexe et en arrière des dits pavillons, ce qui aurait eu l'inconvénient de trop avancer le bâtiment dans le parc.

## L'organisation de la Direction générale des Chemins de fer Fédéraux

(*Neue Zürcher Zeitung*)

(Suite)

Il ressort de cet examen qu'aucune des directions générales des chemins de fer d'Etat étrangers ne se compose de plus de cinq départements. Nous ne voyons pas davantage de section spéciale pour le service des machines ni de subdivision du service des tarifs en service des voyageurs et service des marchandises. Cependant, il faut remarquer qu'en Allemagne le service des tarifs de voyageurs est souvent distinct du service des tarifs pour marchandises. Mais il ne forme pas une section spéciale de la direction parce qu'il n'est pas assez important pour cela, et il a été attribué soit au département d'exploitation, soit au département de circulation.

Une faible partie seulement des directions des grandes compagnies privées de chemins de fer étrangers est organisée en collèges avec séances périodiques et décisions prises en commun. Généralement les membres de ces directions n'ont que voix consultative, et c'est au président de la direction ou directeur général qu'il appartient de prendre les décisions.

En ce qui concerne l'organisation du service, celle-ci a été établie d'une manière uniforme, malgré l'administration autonome dont jouissent les compagnies de chemins de fer, grâce à la similitude des conditions et des buts poursuivis. Dans les pays, comme l'Italie (<sup>1</sup>) et la France, où le système de l'exploitation privée domine encore, la direction des chemins de fer est organisée de la manière suivante : La direction générale des chemins italiens de la Méditerranée se compose de six départements : circulation (exploitation), tarifs, contrôle et caisse, entretien des voies, direction des services des machines et des ateliers, et construction. La direction générale du réseau de l'Adriatique a une organisation semblable.

Les directions des chemins de fer français sont généralement organisées de la manière suivante : secrétaire général, service de circulation (exploitation), service commercial (tarifs), contrôle des recettes, service des trains, service

(<sup>1</sup>) Les chemins de fer italiens appartiennent à l'Etat, mais l'exploitation en a été confiée à des sociétés privées.

de traction et du matériel, construction. Nous trouvons ici non seulement un plus grand nombre de départements, mais encore des sections spéciales pour le service des machines et des ateliers. Le service des tarifs, par contre, ne forme qu'un tout comme pour la plupart des chemins de fer d'Etat des autres pays. Le contrôle des recettes n'est pas lié au service des tarifs, mais un département spécial lui a été attribué.

Comme nous l'avons dit plus haut, le Conseil fédéral a conservé pour les chemins de fer fédéraux, une organisation semblable à celle des compagnies de chemins de fer suisses et on le lui a souvent reproché au cours des discussions qu'ont fait naître les nominations à la direction générale. On trouvait que toute cette organisation était trop facilement copiée sur l'administration du Central. Nous saurons dans quelle mesure ce reproche est fondé lorsque cette machine administrative fonctionnera. Mais en ce qui concerne plus spécialement la direction générale, le Conseil fédéral aurait difficilement pu trouver un modèle en dehors de notre pays. Car, comme nous l'avons déjà vu, les administrations des chemins de fer d'Etat étrangers ont été organisées sur les mêmes principes que l'Administration nationale et se trouvent dans une dépendance étroite des ministres. Il ne pouvait par conséquent nullement être question d'imiter cette organisation, même si les autres circonstances avaient été les mêmes. Il aurait été plus facile d'emprunter quelque chose de l'organisation des chemins de fer privés de l'étranger, organisation plus conforme aux principes commerciaux et moins exposée aux tendances bureaucratiques que celle des chemins de fer d'Etat.

Il faut en conséquence reconnaître que le Conseil fédéral est parti d'un principe juste lorsqu'il a établi la direction générale sur cette base ; la seule question qui pourrait se poser est celle de savoir s'il a été aussi heureux en ce qui concerne l'organisation intérieure, disons l'exécution en détail. Des administrations poursuivant des buts analogues dans des conditions identiques doivent naturellement avoir la même organisation ; mais il faut ajouter que le développement d'une entreprise a nécessairement pour conséquence une plus grande spécialisation des divers services, destinée à diminuer la tâche des départements, sous peine de faire passer les compétences des mains des directeurs dans celles des fonctionnaires supérieurs, ce qui conduirait à une augmentation du nombre de ces derniers. Rien dans l'organisation intérieure de l'administration des chemins de fer fédéraux n'indique une telle tendance ; le Conseil fédéral veut aussi que les directeurs responsables nommés par lui soient en état de s'occuper eux-mêmes d'une manière approfondie et détaillée des affaires qui rentrent dans leur compétence (page 162 du message). Les avis sont partagés sur la question de savoir s'il a mis ces directeurs en mesure de remplir leur tâche à cet égard.

Nous pouvons établir une comparaison entre l'organisation des chemins de fer fédéraux et celle des compagnies privées sur laquelle elle a été copiée ; nous prendrons comme terme de comparaison pour nous rendre compte de l'importance des administrations, la longueur des lignes en

exploitation, y compris celles qui sont exploitées pour le compte d'autrui et celles utilisées en commun ; nous arrivons ainsi au résultat suivant :

	Kilomètres	Directeurs
Jura-Simplon . . . . .	1141	4
Central . . . . .	400	5
Nord-Est . . . . .	809	5
Union suisse . . . . .	311	3
	2661	17

soit un directeur pour 157 kilomètres de lignes en exploitation.

Les chemins de fer fédéraux auront, à l'époque fixée par les concessions pour le rachat, soit le 1<sup>er</sup> mai 1903, la même longueur totale de 2661 kilom. que les quatre lignes mentionnées ci-dessus — le Nord-Est étant considéré comme un tout — en admettant l'hypothèse probable d'une reprise des contrats conclus par les compagnies pour l'exploitation de lignes étrangères. Pour les administrer nous aurons 5 directeurs généraux et 12 directeurs d'arrondissement, soit également un directeur pour 157 kilom. de lignes.

Nous avons donc ici la même proportion et il pourrait sembler que les chemins de fer fédéraux, dont l'administration devait présenter de grandes simplifications et des économies notables sur celle des compagnies, compte plutôt trop de directeurs que pas assez. Mais ces chiffres n'ont qu'une valeur très relative. La forte décentralisation de l'administration, telle qu'elle est résultée de la création des nombreux arrondissements, a naturellement et inévitablement produit une augmentation du nombre des chefs de départements. Ainsi pour l'exploitation dans le sens étroit du mot, les chemins de fer fédéraux possèdent cinq directeurs (un directeur général et quatre directeurs d'arrondissements) tandis que ce service n'est administré que par quatre directeurs dans les compagnies privées ; de même celles-ci ont neuf directeurs pour les questions concernant les constructions, les finances, les tarifs et le droit, tandis que les chemins de fer fédéraux n'auront pour traiter ces mêmes questions que sept directeurs (trois directeurs généraux et quatre directeurs d'arrondissement), ce qui indique pour le moins une inégale répartition des affaires. Nous voyons encore qu'il n'est prévu qu'un directeur dans chaque arrondissement pour les trois départements des finances, des tarifs et du contentieux ce qui conduit de nouveau à une plus grande centralisation de ces branches de service et par conséquent à une augmentation de travail pour le directeur général intéressé. C'est ce qui s'est produit d'une manière particulièrement forte pour le département commercial. Ce département, qui comprend tout ce qui concerne le service des tarifs et le contrôle des recettes, avait à sa tête un directeur dans chacune des compagnies à racheter, tandis que pour les chemins de fer fédéraux un seul directeur général devra faire face à toute la besogne ; car les directeurs d'arrondissement ne lui sont pour ainsi dire d'aucune aide, le service des tarifs et le contrôle des recettes étant à peu près complètement centralisés, autre-

ment dit attribués à la direction générale. Il est vrai que par suite du rachat une grande simplification sera introduite dans ces services, mais, à notre avis, cette simplification sera loin d'être aussi importante que l'implique l'organisation actuelle de la direction générale, surtout au commencement, époque à laquelle beaucoup d'innovations et de modifications importantes devront être introduites.

En ce qui concerne les machines et les ateliers, nous voyons qu'aucune des administrations de chemins de fer suisses ne comprend de département spécial pour ces branches de service. Cependant ce fait ne prouve pas grand chose dans le cas qui nous occupe ; car cette organisation est critiquée même dans les cercles ferrugineux. En outre ce qui convient aux chemins de fer privés n'est pas nécessairement applicable sans autre aux chemins de fer fédéraux, qui dépassent de beaucoup en étendue et en importance la plus grande de nos compagnies, et qui par cela même sont absolument forcés de spécialiser beaucoup plus les diverses branches de leur administration. Il serait superflu d'insister davantage à cette place sur cette question après que les associations techniques suisses l'ont examinée en détail et ont fait des démarches en vue de la création d'un département des machines.

Comme conclusion de ce que nous avons dit, nous devons déclarer que nous sommes de ceux qui considèrent comme nécessaire que la direction générale soit développée dans le sens indiqué avant même que la Confédération entre en possession du Gothard et au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 1903.

## Système International de Filetage à base métrique

L'emploi général du système métrique en Europe fait désirer de plus en plus vivement l'adoption des mesures métriques pour la fabrication des vis. Il est clair qu'on ne peut détruire d'un seul coup, par la simple décision de la majorité des intéressés, un système de filetages aussi profondément implanté que le système Whitworth ; mais les efforts faits pour établir un système métrique de filetages, efforts de plus en plus grands et répétés, prouvent que cette question exige une solution qui finira par s'imposer tôt ou tard.

Mais il importe que cette solution soit unique et qu'on ne voie pas surgir une série de systèmes de filetages à base métrique ; c'est pourquoi l'*Association des Ingénieurs allemands*, la *Société d'Encouragement pour l'Industrie nationale* de Paris et l'*Union suisse des Industriels mécaniciens* se sont associées pour poser les règles d'un système uniforme de filetages, dont l'adoption serait recommandée à tous ceux qui désirent, pour une raison quelconque, appliquer une base métrique au tracé des vis.

Ces règles ont été établies par le Congrès international tenu à Zurich du 2 au 4 octobre 1898, Congrès auquel avait été convié les représentants des principales associations techniques des pays industriels.

Il était impossible d'établir un système de filetages dont les avantages intrinsèques fussent tels qu'il primât les nombreuses propositions bien étudiées faites antérieurement ; et le Congrès aurait eu peine à réaliser l'unification, si le système établi par la