

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 43 (1917)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Statistiques de chemins de fer  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-33139>

#### 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:** 10.01.2026

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

Les défenses de berges étaient, en général, bien projetées, sauf dans la partie inférieure où les dimensions étaient un peu faibles. Les fondations durent être prévues beaucoup plus larges et plus solides ; il aurait été aussi plus prudent d'adopter, pour les sections dans le mauvais terrain, un renforcement des fondations au moyen d'une paroi en palplanches. Enfin, il aurait été bon, dès l'origine, d'étendre le revêtement en pierre jusqu'au-dessus de la ligne des eaux moyennes et de consolider le pied de la rive concave au moyen d'un socle en béton. On doit reconnaître, toutefois, que l'adoption de revêtements en maçonnerie était déjà un grand progrès en comparaison des consolidations au moyen de fascinages seulement, exécutées antérieurement ; le nouveau mode de construction rendra sûrement l'entretien futur plus facile et plus économique. Enfin, un rejoinglage des perrés aux endroits particulièrement exposés devra très probablement être exécuté peu à peu.

En ce qui concerne la partie non encore élargie de la Broye entre le Pont-Neuf et Salavaux, l'avenir démontrera si l'on peut employer sur ce parcours la cuirasse Decauville, en ayant soin de l'appuyer sur une base très solide en tunage ; jusqu'à présent il semble que ce système pourrait être employé là avec succès.

En tous cas, il est vivement à souhaiter que la correction de la Broye soit parachevée complètement, afin de rendre durables les résultats obtenus.

### Statistiques de chemins de fer.

Le Bureau of Railway Economics, à Washington, vient de publier une statistique, relative à l'année 1913, des principaux chemins de fer, à voie normale, du monde ; nous en extrayons le tableau suivant, qui suggérera des rapprochements intéressants à nos lecteurs. Les systèmes de statistique utilisés par les administrations différant souvent notablement entre eux, il faut se garder des interprétations tendancieuses basées sur des comparaisons trop strictes de nombres résultant de calculs qui ne sont pas établis d'après des règles uniformes ; mais il serait erroné de pousser la défiance jusqu'à dénier toute valeur comparative au travail des statisticiens américains. Tout en proclamant les défauts de leur publication, auxquels ils se sont d'ailleurs attachés à parer dans la mesure du possible, ils estiment que « l'erreur probable ne semble pas suffisante pour rendre inutilisables leurs données », bien qu'elle impose certaines réserves qui en limitent le champ d'application.

L'ouvrage vise 38 pays, sur les cinq continents, et contient une foule de renseignements que nous ne pouvions songer à reproduire ici. Aussi nous sommes-nous bornés à résumer dans un tableau les nombres relatifs aux principales rubriques de la statistique classique des chemins de fer de huit pays d'Europe et des Etats-Unis d'Amérique. Les nombres que nous reproduisons ayant surtout un intérêt de comparaison, il nous a paru inutile de traduire les unités américaines en unités courantes chez nous. Les longueurs sont donc exprimées en *milles*, les surfaces en *milles carrés*, les poids en *tonnes* américaines, les valeurs en *dollars*. Une note annexée au tableau fournit les coefficients de conversion.

Quelques remarques encore pour orienter l'interprétation de diverses rubriques.

Le terme « capital » vise, aux Etats-Unis et en Angleterre, le capital actions et obligations émis, tandis que dans d'autres pays il s'agit de la somme dépensée pour la construction.

	Etats-Unis	Autriche	Belgique (1912)	France (1912)	Allemagne	Italie	Suisse	Royaume- Uni	Hongrie (1912)
Milles de lignes exploitées par 100 milles carrés.	8,52	12,50	48,16	12,22	18,27	9,90	19,57	19,51	10,61
Capital investi par mille de ligne	\$ 65 861	122 053	216 143	150 439	120 049	—	129 597	274 027	8 599
Recettes d'exploitation par mille	\$ 12 859	16 169	23 665	15 190	22 285	14 261	16 030	28 645	5 454
Dépenses d'exploitation par mille	\$ 8 929	12 232	16 406	9 614	15 607	12 106	10 733	17 937	3 148
Produit net par mille	\$ 3 930	3 937	7 259	5 576	6 678	2 153	5 297	10 708	63,89
Coefficient d'exploitation	69,4	75,65	69,33	63,3	70,03	84,89	66,96	62,6	236 556
Voyageurs-milles par mille de ligne	143 067	367 673	1 046 644	445 127	693 317	—	538 448	—	
Recettes moyennes par voyageur-mille, en cents	2,008	4,079	—	1,068	0,908	—	1,280	—	0,967
Tonnes-milles par mille	1 245 158	747 060	—	671 517	1 119 983	—	321 537	—	494 002
Recettes moyennes par tonne-mille en cents	0,729	1,509	—	1,183	1,244	—	2,632	—	147,2
Tonnes par train	445,4	195,9	—	147,0	239,7	—	129,4	—	1,215
Capacité moyenne des wagons-marchandises, en tonnes	38,0	44,3	14,1	14,1	15,9	17,2	13,7	—	6 100
Trains-milles par mille de ligne	5 201	8 511	18 827	9 935	12 649	8 575	10 349	18 397	11 229
Longueur du réseau de l'Etat en milles	néant	11 987	2 706	5 626	35 951	9 090	1 701	néant	2 103
Longueur du réseau privé	253 470	2 488	2 771	19 846	2 203	1 867	1 321	23 691	
Parcours moyen d'un voyageur, en milles	33,6	17,4	14,9	21,5	14,2	—	13	—	19,1
Salaire moyen annuel d'un agent	\$ 756,83	335,90	—	—	408,97	376,81	365,08	—	300,41

N. B. — 1 kilomètre = 0,6214 mille. — 1 franc = 0,193 dollar. — 1 cent =  $\frac{1}{100}$  dollar. — 1 tonne métrique = 1,102 tonne américaine.

et l'équipement du réseau. On va même jusqu'à imputer au capital de premier établissement les soldes débiteurs d'exercices déficitaires : certaines compagnies françaises ont eu recours à cet expédient pour faire face à la crise née de la guerre.

Les recettes et les dépenses d'exploitation dans le Royaume-Uni comprennent divers postes étrangers à l'administration du chemin de fer, notamment les recettes d'entreprises annexes, telles que canaux, lignes de navigation, ports, docks, etc.

Aux Etats-Unis, les voyageurs ont droit au transport gratuit des bagages jusqu'à concurrence de 450 livres. Dans les autres pays, les administrations sont moins généreuses et leurs recettes-voyageurs bénéficient, de ce fait, d'une plus-value, par rapport à celles des Etats-Unis.

Il y aurait encore d'autres divergences de cet ordre à signaler : nous nous en abstiens, notre dessein n'étant pas de poursuivre des « discriminations » plus ou moins conjecturales, mais de signaler un remarquable travail dont la compilation a dû coûter beaucoup de labeur et de patience à ses auteurs. Un mot encore : il est piquant de constater que les administrations étrangères nous font gracieusement le service régulier de leurs publications de statistique, tandis que le Département fédéral suisse des chemins de fer prétend nous facturer les siennes.

### Les sociétés financières suisses de l'industrie électrique.

Nous nous sommes fait une tradition<sup>1</sup> de publier, au début de chaque année, un aperçu sur les principales opérations de ces sociétés au cours de l'exercice précédent. Cette coutume est justifiée, à nos yeux, non seulement par l'importance des capitaux investis dans ces établissements — 450 millions environ — mais surtout par les entreprises qui en sont nées et dont plusieurs comptent parmi les belles réalisations de la science technique.

En raison des circonstances, ces sociétés se sont abstenues, en 1915, de toute nouvelle entreprise et elles se sont bornées à assurer le développement des affaires auxquelles elles sont intéressées. La tâche n'était pas facile, comme on pense, car il fallait faire face à la pénurie de main-d'œuvre, de matériaux et de combustible. Et ces difficultés matérielles s'aggravaient encore de l'enchérissement général des produits et de l'argent et des dépréciations du change sur plusieurs pays. Tous ces instituts financiers ont souffert des conjonctures, tous se sont ingénier à y parer. Les uns ont pu se tirer d'affaire en réduisant la part du produit net attribuée aux actions, d'autres se sont vus contraints de renoncer à toute distribution de dividende en 1914 et en 1915. Par contre, l'un d'eux, qui était en assez mauvaise posture avant la guerre, bénéficiant de l'incroyable prospérité des Etats-Unis, comble les moins-values de son portefeuille et verse 5% à ses actionnaires.

Les trois grands trusts de la Suisse allemande, la *Motor*, l'*Electrobanque* et l'*Industrie électrique* se préoccupent contre la dépréciation de leurs portefeuilles par des amortissements. Elles le disent tout au moins et personne n'a le droit d'en douter, bien entendu, mais le public n'est pas initié aux détails de cette opération de comptabilité qui n'apparaissent ni au Bilan ni au compte de Pertes et Profits. Il y a une exception, toutefois, celle de la *Motor* qui, dans son rapport

sur l'exercice 1914, publie un tableau où est consigné l'amortissement, montant au total imposant de 2 300 000 francs, de chaque titre de son portefeuille. Cette œuvre d'assainissement, quelle qu'en soit d'ailleurs la portée, n'absorbe, pour aucune de ces trois sociétés, tout le produit net de l'exercice et il en reste assez pour servir un dividende réduit, il est vrai, par rapport aux années précédentes, excepté l'heureuse *Motor* qui maintient son dividende traditionnel de 7%.

Il n'en est pas de même des deux instituteurs genevois, l'*Italo-Suisse* et la *Franco-Suisse* : ce dernier a eu la coquetterie de faire figurer à son bilan une rubrique appelée « différences d'évaluation » des titres en portefeuille, coquetterie onéreuse puisqu'elle a été payée au prix de tout le produit net des deux derniers exercices. Il ressort du bilan que cette « différence » atteignait, le 31 décembre 1915, 3 277 950 francs, ayant pour contre-partie, empressons-nous de le dire, un ensemble de réserves et de soldes créditeurs reportés montant à 4 787 489 fr. Quant à l'*Italo-Suisse*, elle estime à 4 642 970 fr. 70 la moins-value résultant de l'inventaire de son portefeuille sur la base du change italien à 82,90%, au 30 juin 1916. Dans l'hypothèse, d'ailleurs toute gratuite, d'une liquidation de cette société au 1<sup>er</sup> juillet 1916, en faisant abstraction des valeurs morales et en tenant compte du report du solde créditeur de P. et P. au 30 juin, l'actif réalisable, y compris la réserve, après déduction du passif, serait de 31,7 millions, tandis que le capital investi, tant en obligations qu'en actions est de 35,25 millions. Nous ne faisons cette hypothèse qu'à titre d'exemple des dangereuses perturbations que la guerre peut causer aux établissements les plus prospères et les mieux administrés. Aucun dividende en 1914 et en 1915, naturellement.

Après cette constatation affligeante, passons à un spectacle reconfortant, celui de la *Société pour entreprises électriques aux Etats-Unis*. Le bilan de cette société, au 31 décembre 1913 mentionnait une « différence d'évaluation » de 1 979 432 francs 90 et, au 31 décembre 1914, de 2 071 501 fr. 95. Au 31 décembre 1915, après les résolutions de l'Assemblée générale, non seulement cette rubrique douloureuse a disparu, la réserve a été dotée de 57 000 francs, mais 500 000 francs sont attribués aux actionnaires qui touchent 5% de leurs capitaux. Ces heureux résultats étaient d'ailleurs prévus par les lecteurs de la Cote de la Bourse de Genève où le cours des actions de cette Société passait de 410 en novembre à 450 en décembre et continuait à progresser de telle façon qu'il était à 535 en juin 1916.

Parmi les manifestations intéressantes de ces organismes financiers, citons l'emprunt de 6 millions à 5½% de la *Franco-Suisse*, en 12 000 bons obligataires décennaux dont les porteurs sont admis, « pour l'exercice et la sauvegarde de leurs droits à l'égard de la Société débitrice » à se faire représenter par un mandataire, à se réunir en Assemblée générale, en un mot à intervenir dans la gestion de la Société, sous certaines réserves, conformément à un statut spécial. On ne peut qu'applaudir à cette consécration du principe de la « représentation des obligataires ».

La *Columbus*, qui travaille dans la République Argentine, se signale par son activité : au cours des deux derniers exercices, elle appelle 3 millions de son capital actions non versé, émet deux emprunts de 5 millions chacun et décide, le 23 décembre dernier, de porter à 40 millions le capital social actuel de 20 millions dont 19 libérés.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique*, 1916, page 8.