Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 46 (1920)
Heft: 15

Artikel: Le nouveau régime des chemins de fer des Etats-Unis
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-35794

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: 09.12.2025

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

force des choses, amené beaucoup plus fréquemment que son collègue, l'ingénieur civil, à s'embrigader dans les états-majors d'usines ou d'entreprises.

Il existe cependant une catégorie d'ingénieurs accessible aussi bien, je dirai même plus facilement, à l'ingénieur mécanicien ou électricien, qu'à l'ingénieur civil. Je veux parler de l'*ingénieur commerçant*. Cette catégorie de techniciens, très intéressante tant au point de vue de l'indépendance relative qu'elle confère qu'au point de vue des satisfactions techniques et financières qu'elle peut procurer, exige des qualités spéciales et une éducation particulière que les écoles d'ingénieurs ne développent presque pas. Pour réussir dans le métier de vendeur de machines il faut non seulement des connaissances techniques très considérables, approfondies, mais encore des connaissances en matières commerciales, juridiques et comptables.

L'ingénieur qui s'y destine doit avoir de l'entregent, un caractère aimable, beaucoup de tact afin de s'attirer et de conserver sa clientèle. Il faut encore qu'il s'exprime en un langage clair, concis et élégant, qu'il sache rédiger correctement ses lettres et ses rapports techniques, qu'il connaisse non seulement à fond sa langue maternelle, mais qu'il puisse s'exprimer dans une ou plusieurs langues étrangères, l'anglais, l'allemand, éventuellement l'espagnol et l'italien qui jouent, pour nous autres Suisses, que l'exiguité de notre territoire et le développement relativement grand de nos industries oblige à cultiver l'exportation, un rôle de premier plan.

Et c'est pourquoi il faut que le jeune homme qui se destine au métier d'ingénieur et qui un jour ou l'autre peut être amené à aborder une carrière commerciale, ne néglige rien lorsqu'il est encore au collège, pour y acquérir, à côté des sciences techniques nécessaires à son admission aux écoles d'ingénieurs, tout ce qu'on lui enseigne et qui forme la base scientifique et littéraire des baccalauréats modernes.

Une fois arrivé à l'école d'ingénieurs, il est nécessaire qu'il y suive des cours dans la mesure où l'horaire le lui permet, dans les facultés de lettres, d'histoire, de droit, afin de compléter sa culture générale. Sorti de l'école il ne devrait pas craindre, s'il le peut, de faire un stage dans une banque, dans une maison de commerce ; possesseur des notions essentielles de comptabilité, de banque, d'organisation commerciale, il pourra plus facilement parvenir à une situation de chef d'entreprise.

En tout état de cause, le jeune homme sortant de l'école doit se pénétrer d'une chose, c'est qu'il sait fort peu de choses, qu'il ne possède pas encore son métier, mais qu'il est bien préparé pour l'apprendre.

Quand vous aurez enfin votre diplôme, vous aurez mis dans votre jeu des atouts très sérieux, mais vous n'aurez pas nécessairement tous les atouts, parce que certains d'entre eux, ceux qu'il faut également posséder pour réussir, les études seules, si complètes soient-elles, ne sauraient vous les procurer. Que voulez-vous, il en est ainsi et c'est fort heureux, sinon seuls les enfants de parents aisés ou fortunés pour lesquels la question du coût des études ne joue pas de rôle pourraient prétendre à passer dans le rang du corps d'officiers de l'industrie. Quels sont donc ces atouts que tel un bâton de maréchal tout soldat porte dans sa giberne ? Ce sont ceux qui dépendent de vous-mêmes, de votre intelligence, de votre éducation aussi, de votre caractère, de vos dons personnels, de votre énergie et de votre travail surtout. Voulez-vous une comparaison qui fera mieux saisir ma pensée ? Admettez que vous attribuiez au technicien parfait à tout point de vue une note qualificative, un coefficient global fixé arbitrairement à 100, ce coefficient se compose de la somme de plusieurs autres qui dépendent l'un de la série de connaissances générales ou techniques que vous aurez acquises à l'école, à l'atelier ou sur le chantier; un autre, de votre intelligence et de vos dons naturels, un autre, le coefficient de chance, sur lequel il ne faut jamais compter avec plus d'espoir que sur le gros lot, dépendra des circonstances plus ou moins favorables susceptibles d'avoir une influence sur le cours de votre destinée; le quatrième sera ce que j'appellerai votre coefficient personnel, il est indépendant de l'état de votre fortune aussi bien que du pistonnage, le hasard n'aura pas de prise sur lui ; ce coefficient dépendra surtout des qualités que vous pourrez posséder et que vous saurez développer ; parmi celles-ci il en est une qui joue un rôle énorme dans l'industrie, c'est le bon sens, le simple bon sens, le sens commun; malheureusement il est regrettable de le constater, certains ingénieurs forts en X, premiers en mathématiques, en tête de leur classe pendant les premiers semestres de leurs études, sont complètement perdus lorsqu'ils passent à des problèmes techniques ou qu'ils font leurs débuts dans l'industrie. C'est que les problèmes qui se présentent alors ne ressemblent plus du tout à ceux qu'ils avaient à résoudre sur les bancs de l'école. Construire une machine ne revient pas à résoudre un problème de mathématique pure, ou un système de n équations à n inconnues, le nombre des inconnues est de beaucoup supérieur à celui des équations dont on dispose ; ce problème est indéterminé et, entre la multiple infinité des solutions, il s'agit cependant de choisir et de bien choisir; or si l'expérience acquise joue dans ce choix un rôle important, le bon sens en joue un autre qui est prépondérant ; savoir observer, interpréter à la lumière du bon sens un résultat d'essais, un phénomène bien observé, en tirer des conclusions logiques c'est énorme, c'est le 90 % du chemin parcouru ; rien ne peut suppléer à un manque de bon sens. Ce coefficient personnel dépendra en outre de votre esprit d'initiative, de votre énergie au travail, de la dignité de votre vie, du respect que vous saurez de ce fait imposer à l'opinion, ainsi que du crédit moral qui en sera la conséquence ; il dépendra de vos facultés d'assimilation, de la fermeté, du tact, de la courtoisie que vous apporterez dans vos relations avec vos inférieurs, vos collègues ou vos chefs. Cultivez, Messieurs, ce coefficient personnel: il jouera un rôle, énorme, je vous le répète, et vous permettra d'approcher de la limite de la perfection.

Le nouveau régime des chemins de fer des Etats-Unis.

Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro du 10 janvier dernier les réseaux ferrés des Etats-Unis ont été rendus à l'exploitation privée le 1er mars, après une gestion de 26 mois par l'Etat et qui se solde par un déficit de 900 478 756 dollars.

C'est une victoire pour les adversaires de la nationalisation, mais une victoire assez chèrement achetée car le « Railroad Bill » du 28 février 1920 contient de nombreuses dispositions qui entravent lourdement l'autonomie des compagnies. Voici une esquisse du régime des chemins de fer des Etats-Unis, sous l'empire de cette nouvelle loi dont l'esprit a été caractérisé en ces termes par Sir Eric Geddes, Ministre britannique des transports : « Nous (ce sont les Etats-Unis qui s'adressent aux compagnies) vous mettrons à même de rémunérer raisonnablement votre capital et nous remanierons les tarifs en conséquence ; mais, en revanche, nous nous proposons de veiller à ce que vos chemins de fer soient exploités au mieux des intérêts de la collectivité et de vous donner

certains ordres quant à ce que, de temps en temps, une autorité compétente décidera qu'il faudra faire ».

Réorganisation financière. — Les dettes des Compagnies envers le gouvernement pour avances faites par l'Etat durant sa gestion, seront amorties en 10 ans, ou, au choix des Compagnies, consolidées pour une période de 10 ans au moins, au taux de 6 %. D'après un rapport du directeur général des chemins de fer, ces dettes étaient évaluées, à la date du 28 février, à 861 963 932 dollars.

Pendant une période de 6 mois, à partir du 1er mars, l'Etat assume envers les Compagnies, la garantie d'un minimum du produit net de l'exploitation.

En vue d'accélérer la restauration du trafic normal, des prêts au taux de 6 % seront consentis aux compagnies jusqu'à concurrence de 300 millions de dollars, sur préavis favorable de l'*Interstate Commerce Commission* qui aura à se prononcer sur la légitimité des demandes. Nous reviendrons sur la constitution de cette commission, investie, on va s'en convaincre, de pouvoirs qui lui confèrent une autorité quasi dictatoriale sur la gestion des chemins de fer. Non seulement elle contrôle l'attribution des prêts prélevés sur ce crédit de 300 millions de dollars, mais elle juge souverainement de l'opportunité des travaux d'extension ou de parachèvement, qui ne pourront, dorénavant, être entrepris sous peine de pénalités sévères, sans son agrément. Une disposition analogue vise les émissions d'actions ou d'obligations, considérées comme illégales si elles étaient lancées sans l'autorisation de la Commission qui reçoit encore le mandat de procéder à la « consolidation » ou, en langage ordinaire, à la fusion de plusieurs compagnies, de façon à grouper toutes les lignes des Etats-Unis en une quinzaine ou une vingtaine de « systèmes » conformément au schéma que nous avons décrit dans notre numéro du 17 avril dernier. Autorité de contrôle et de surveillance, à compétences très étendues, armée de sanctions puissantes, on vient de le voir, l'Interstate Commerce Commission exerce en outre les pouvoirs d'une véritable autorité législative puisque la loi lui confère l'attribution d'arrêter les tarifs « justes et raisonnables ». Voici en quels termes M. Peschaud analyse, dans la *Revue générale des chemins de fer*, cette attribution qu'il qualifie de prérogative : « La Commision modifiera ou fixera les tarifs de telle manière que les Compagnies, avec une exploitation honnête, économique et productive et des dépenses raisonnables, réalisent chaque année un bénéfice net d'exploitation correspondant autant que faire se pourra au revenu „raisonnable" de la valeur globale de leurs biens ».

» La Commission déterminera périodiquement (en le rendant public) le pourcentage qui constitue le revenu raisonnable de ces biens. Ce pourcentage sera uniforme pour tous les territoires désignés par la Commission.

» Pendant 2 ans, à dater du 1er mars 1920, la Commission considérera comme revenu raisonnable le taux de 5 1/2 % appliqué à la valeur des biens. Un revenu supplémentaire de 1/2 % pourra être consenti par la Commission ». Qu'est-ce que cette « valeur globale des biens » qui servira de base à la fixation des tarifs ? Les publications que nous avons eues sous les yeux ne la définissent pas et il est à craindre qu'elle ne soit malaisée à établir dans ce pays où la question de l'évaluation de la propriété des chemins de fer est si controversée. Quant aux titres des Compagnies, beaucoup sont capitalisés bien au-dessus de 5 1/2 ou même de 6 %. L'*American Railroad* citait, dans son numéro du 22 avril, 16 valeurs dont le cours correspondait à un intérêt de 7 % et la grande Compagnie du « Pensylvania » a émis dernièrement un emprunt au taux de 7 1/2 %.

» Les Compagnies dont le revenu net excéderait 6 % devront verser la moitié de cet excédent à leur propre fonds de réserve et l'autre moitié à un fond de réserve général à la disposition de l'Interstate Commerce Commission qui en usera pour aider les chemins de fer à servir l'intérêt public ».

Cette sauvegarde de l'intérêt public, par compression des intérêts particuliers ou autrement est invoquée avec une ferveur attendrissante par tous les auteurs de panacées à l'usage des chemins de fer. La Confédération générale du Travail proclame que son projet[1] de nationalisation des chemins de fer français est inspiré de cette idée généreuse que la gestion sera effectivement assurée par les représentants de la « collectivité économique, à l'exclusion des intérêts particuliers ». Il est d'ailleurs permis de supposer que ces messieurs de la *C. G. T.* ont eu conscience de l'étrangeté de leur formule et des interprétations erronées auxquelles elle pourrait se prêter puisqu'ils ont éprouvé le besoin de la commenter par une glose où ils se défendent de toute intention « d'enlever la gestion des mains des représentants d'intérêts particuliers pour la confier à d'autres intérêts particuliers ». Aux Etats-Unis, le rôle de gardien de l'intérêt public en ces matières est tenu par l'Interstate Commerce Commission dont les attributions assez restreintes, lors de sa création en 1887, ont été étendues à plusieurs reprises et finalement au point que le nouveau Railroad Bill fait d'elle, grâce aux pouvoirs de contrôle, de police et de tarification qui lui sont dévolus, la maîtresse du sort du nouveau régime ferroviaire des Etats-Unis. Et, ce qui ne laisse pas d'inspirer quelque inquiétude à ceux qui redoutent l'immixtion de la politique là où elle n'a que faire, cette Commission omnipotente est une émanation du Gouvernement qui en nomme les 11 membres pour 7 ans, sans que sa liberté de choix soit limitée par aucune disposition légale, sinon que 6 commissaires au plus peuvent appartenir au même parti politique.

Réglementation du travail. Après cet aperçu du statut financier disons un mot des dispositions de la loi visant les conflits du travail dont la fréquence et l'acuité sont alarmantes en Amérique comme ailleurs. Le Railroad Bill institue une procédure à deux instances pour le règlement des différends entre employeurs et employés de l'industrie des chemins de fer. En matière « de conditions et de règlementation du travail » la première instance comporte une tentative de conciliation par l'entremise d'organismes nés de l'entente des Compagnies avec leurs agents. En cas d'échec de cette tentative le différend est porté devant un tribunal arbitral constitué par 3 délégués des travailleurs nommés par le Président des Etats-Unis sur présentation des agents, 3 délégués des Compagnies nommés par le Président sur présentation des Compagnies et 3 représentants du public nommés par le Président sous réserve de l'approbation du Sénat. Ce tribunal connaît en outre, mais en instance unique, des différends relatifs aux salaires, qu'il ne peut trancher valablement que si un au moins des représentants du public a concouru à la décision. La partie qui n'exécuterait pas les sentences du tribunal ne serait d'ailleurs passible d'aucune peine de ce chef, mais le fait que le public se sera prononcé par la voix de ses représentants et la large publicité qui sera faite aux débats sont de nature à conférer à ces sentences une autorité qu'il sera malaisé de bafouer ou d'éluder. Au surplus le Gouvernement des Etats-Unis est investi de pouvoirs étendus à l'effet de briser les grèves illicites et il a montré qu'il savait en user fermement, et avec succès.

D.

[1] Publié dans l'*Information ouvrière et sociale* du 9 mai 1920.