

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 58 (1932)  
**Heft:** 6  
  
**Nachruf:** Béard, Georges

#### **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:** 18.02.2026

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

### Résultats d'exploitation de chemins de fer.

Le tableau ci-dessous est extrait des « *V.D. I.-Nachrichten* », du 6 janvier dernier. On constate que :

Ce sont les chemins de fer américains qui sont le plus sévèrement atteints par la crise économique. Pour les 9 premiers mois de 1931, leurs recettes ont fléchi de  $\frac{1}{5}$  par rapport à 1930 et de  $\frac{1}{3}$  par rapport à 1929.

Parmi les chemins de fer européens, la « Reichsbahn » accuse le plus fort fléchissement des recettes, soit 15 % par rapport à 1930 et 27 % par rapport à 1929.

Mais, contre-partie heureuse, ce sont aussi les chemins de fer américains et la « Reichsbahn » qui enregistrent la plus forte compression des dépenses.

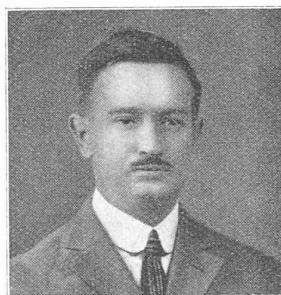
### NÉCROLOGIE

#### Georges Béard.

Les journaux ont signalé l'accident survenu le 11 janvier 1932 pendant la construction du barrage du Sautet dans le Dauphiné et qui a coûté la vie à M. G. Béard, ingénieur. Nous ne reviendrons pas sur les circonstances de ce déplorable accident ; nous tenons simplement à rappeler la mémoire du défunt, spécialement à ses amis et camarades de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

M. Georges Béard, né en 1884, suivit les cours de l'Ecole d'ingénieurs de 1902 à 1906 et fit partie de la Société d'étudiants « Stella ».

Nous rappellerons en quelques mots son activité comme ingénieur et les dates principales de sa carrière technique.



GEORGES BÉARD

Après avoir, au sortir de l'Ecole, exécuté des relevés en montagne pour la Société des Batignolles, Georges Béard fut attaché à la construction de la nouvelle usine à gaz de Malley, puis jusqu'en 1917 il travailla au service des Eaux de la Ville de Lausanne.

En 1918, G. Béard dut s'expatrier comme beaucoup de ses camarades ; il collabora en France à l'exécution de plusieurs usines hydro-électriques dans les Pyrénées. Il s'occupa notamment de l'aménagement hydraulique de la Vallée d'Ossau puis fut nommé directeur des travaux de la chute de Miégebat (45 000 CV). De 1926 à 1930, il construisit le canal d'aménée (longueur 9 km) de la chute de Vicdessos dans l'Ariège. Entre temps, M. Béard avait été chargé par l'Entreprise Thévenot, et cela de 1922 à 1926, de l'étude d'importants travaux d'aménagement de rivières en Nouvelle-Calédonie.

En 1930, M. Béard entra comme chef de service aux Entreprises de Grands Travaux Hydrauliques ; à ce titre, il fut tout d'abord chargé des importants travaux de la Nouvelle Gare de l'Est, à Paris, puis en 1931, il fut nommé adjoint au directeur des travaux du grand barrage du Sautet sur le Drac aux confins de l'Isère et des Hautes-Alpes. C'est là qu'un accident de chantier stupide vient d'arracher notre camarade à son travail et à sa famille.

Comme ingénieur, Georges Béard avait acquis une compétence indiscutable en matière d'aménagement hydraulique en haute montagne. Ses avis étaient très écoutés et il défendait avec ténacité et succès l'intérêt de ses commettants.

Il laisse le souvenir d'un excellent camarade et d'un homme de bon conseil.

C. M.

Tableau des résultats d'exploitation de chemins de fer.

Chemins de fer	Période visée	Recettes du trafic				Recettes totales d'exploitation		Dépenses d'exploitation		Coefficient d'exploitation	
		Voyageurs 1931, en % par rapport à 1930		Marchandises 1931, en % par rapport à 1930		1931, en % par rapport à 1930	1929	1930	1929	1931, en % par rapport à 1930	1930
		1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1931	1930
1. Deutsche Reichsbahn . . . . .	Janvier à octobre	—13,9	—18,3	—18,0	—32,6	—15,2	—27,0	—13,9	—20,1	90,3	88,9
2. Chemins de fer fédéraux suisses . . . . .	» » »	—5,4	—3,6	—4,4	—9,4	—5,1	—7,1	—1,8	+ 2,2	—	—
3. Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque . . . . .	» » septembre	—4,5	—5,6	—8,5	—23,5	—6,4	—17,9	—5,8	—6,6	107,1	106,5
4. Quatre chemins de fer anglais	» » octobre	—7,3	—10,7	—9,6	—15,6	—8,6	—13,5	—	—	—	—
5. Sept chemins de fer français	» » septembre	—3,6	+ 0,2	—9,8	—10,3	—8,5	—8,1	—	—	—	—
6. Chemins de fer fédéraux autrichiens . . . . .	» » »	—13,4	—10,6	—13,5	—19,6	—13,1	—15,0	—	—	—	—
7. Chemins de fer de l'Etat italien . . . . .	» » août	—12,1	—15,1	—18,7	—24,7	—16,3	—21,3	—	—	—	—
8. Société nationale des chemins de fer belges . . . . .	» » septembre	—10,7	+ 2,6	—12,8	—14,6	—12,3	—10,5	—5,6	+ 3,2	96,8	89,8
9. Chemins de fer des Etats-Unis, classe I <sup>1</sup> . . . . .	» » »	—23,9	—34,9	—19,1	—30,6	—19,7	—31,4	—17,3	—26,1	77,0	74,8
10. New York Central R.R.C <sup>o</sup> . (U. S. A.) . . . . .	» » »	—21,6	—32,2	—19,5	—34,4	—19,6	—33,6	—18,0	—28,4	79,6	78,0
11. Pennsylvania R.R.C <sup>o</sup> . (U. S. A.) . . . . .	» » »	—24,3	—31,0	—27	—33,7	—21,4	—33,5	—16,7	—26,0	79,2	74,7
12. Southern Pacific System (U. S. A.) . . . . .	» » »	—23,0	—32,5	—22,0	—33,8	—21,4	—33,5	—18,7	—27,9	75,1	72,6

<sup>1</sup> Comportant les réseaux qui accusent une recette annuelle supérieure à 1 million de dollars. Cette classe représente environ 90 % de la longueur totale et 95 % environ des recettes totales de tous les réseaux des Etats-Unis.