

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 25

Sonstiges

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: 27.01.2026

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

postérieurement à l'échéance du délai prévu pour le dépôt des projets.

Après un examen individuel des divers envois, le jury décide de procéder à un premier tour d'élimination.

25 projets sont éliminés à l'unanimité pour cause d'insuffisance complète ou de défaut d'adaptation évident aux buts définis par le programme.

Après ce premier tour, restaient en présence 24 projets. Après discussion, le jury décide de procéder à un second tour d'élimination. Sont éliminés à l'unanimité les projets qui, tout en présentant certaines qualités, ne répondent pas suffisamment au but envisagé, soit du point de vue de l'aménagement de la place, de la disposition des bâtiments notamment en ce qui concerne l'accès au local du service du feu, soit encore du point de vue de l'architecture de ces bâtiments. Ces projets sont au nombre de 12.

Après ce second tour, restaient en présence 12 projets au sujet desquels il est décidé de passer à la critique qui portera principalement sur les points suivants : 1. Disposition générale de la place, en tenant compte de la différence de niveaux et de l'implantation des bâtiments. — 2. Caractère général de l'ensemble par rapport à la région environnante. — 3. Disposition du local pour le service du feu, en tenant compte de la manière dont la sortie des engins (échelle, etc.) est aménagée. — 4. Encombrement minimum des constructions et qualité architecturale. — 5. Economie financière de l'ensemble.

(A suivre.)

CORRESPONDANCE

Simplification et économies aux C. F. F.

On nous écrit :

En attendant de voir poindre le projet annoncé de l'autorité fédérale, on peut aussi tenter d'exposer un schéma d'organisation qui correspondrait au *summum* de la simplification et de l'économie.

Ce serait d'avoir à Berne un seul directeur général et son adjoint, avec leur bureau administratif, les services des finances, de la comptabilité, la caisse générale et les contrôles de recettes et de dépenses.

On installerait dans chacun des centres d'arrondissement actuels, non plus une direction, mais un des quatre services ou divisions pour le *réseau entier*. La liaison se ferait par des séances fréquentes (hebdomadaires) des chefs de divisions à la direction centrale, à Berne.

La répartition des services se ferait, par exemple, comme suit :

1. **A Lausanne**, le *service central de la voie et des signaux*, sous les ordres d'un chef de division, de son adjoint et des chefs de section pour les études et constructions, pour les signaux, pour l'entretien des voies, pour les bâtiments, avec le bureau administratif correspondant.

Sur le réseau seraient répartis des ingénieurs d'arrondissement, et, sous leurs ordres, les chefs de section, comme aujourd'hui.

2. **A Berne**, le *service central de l'exploitation*, sous les ordres d'un chef de division, de son adjoint, avec les bureaux des horaires, des gares, du mouvement des trains, du personnel et du matériel roulant et un secrétariat. Sur le réseau, des inspecteurs d'arrondissement et des sections de parcs.

3. **A Lucerne**, le *service central de la traction et de l'électricité*, dirigé par un chef de division et son adjoint et comprenant les chefs de section chargés du mouvement du personnel des machines motrices, des usines et des lignes électriques, du matériel roulant, des ateliers de réparations et un secrétariat. Sur le réseau, des ingénieurs d'arrondissement.

4. **A Zurich**, le *service central du contentieux*, sous les ordres d'un chef de division, de son adjoint et des chefs des bureaux commercial et des tarifs, de la publicité, sortis, autant que possible, de l'industrie et du commerce.

Un bureau administratif correspondant.

5. **A Bâle**, l'administration de la *caisse de pensions et de la caisse de maladie*, avec le contrôle médical correspondant : un chef de service serait chargé de cette branche.

Le service de l'*économat* y serait maintenu tel quel, à moins que, par économie encore, on ne charge les services techniques des divisions de la voie, de l'exploitation et de la traction de s'approvisionner eux-mêmes. Ils seraient certainement mieux placés et compétents pour le faire.

Le contrôle des marchandises pourrait rester à *Saint-Gall* si on y voit avantage.

Il va bien sans dire que le tableau sommaire que nous venons de brosser n'est qu'un simple schéma ; tous les détails, dont on n'aurait que faire ici, resteraient à réglementer et à harmoniser avec les bases adoptées pour l'organisation.

Nous avons cherché essentiellement à proposer le système le plus simple : une direction unique à Berne, et de laisser à chaque centre ou arrondissement actuel un des services centralisés : exploitation à Berne, traction à Lucerne, voie à Lausanne, contentieux à Zurich, caisses de pensions, etc., à Bâle, afin de garder à chacun de ces centres sa part légitime d'influence dans notre Suisse fédéraliste et notre réseau.

* * *

Une autre économie importante à envisager est celle de supprimer *totale*ment, au moins durant la crise ferroviaire, les versements spéciaux de la caisse des C. F. F. à celle des pensions de secours et de retraites, pour combler le déficit de la réserve dite mathématique que les théoriciens de l'assurance réclament pour faire face, un jour, à un pensionnement général hypothétique. Ils fixent cette réserve à plus de 700 millions de francs.

S'il fallait en pourvoir toutes les caisses de pensions des fonctionnaires fédéraux, cantonaux et communaux, toute l'encaisse de la Banque nationale suisse, pourtant riche, n'y suffirait pas. On vit quand même !

En 1918-1919, durant l'épidémie de grippe dite espagnole (elle venait prétend-on d'Allemagne) la caisse de pensions des C. F. F. a fait face à toutes ses dépenses simplement par ses recettes normales comprenant l'intérêt de son fonds social d'environ 300 millions, les cotisations des membres actifs et les contributions statutaires correspondantes de la caisse C.F.F.

Il en a été toujours de même jusqu'à ce jour et cependant le taux maximum de la pension est monté de 60 % à 70 et aujourd'hui à 75 % calculé sur des salaires augmentés ; en outre, en 1927, la caisse a dû admettre d'un coup tous les ouvriers, ce qui élevait le déficit technique de 50 à 400 millions. Puis l'admission à la pension a été beaucoup facilitée, étendue et accordée même administrativement ces dernières années.

S'il survenait un cataclysme, une guerre, ou une épidémie meurtrière et que le pensionnement surpassât les moyens normaux, durant quelque temps, ce n'est pas à une réserve mathématique que l'on recourrait mais plutôt au fléchissement momentané des conditions de pensionnement. Chaque intéressé le comprendrait en telle occurrence.

Nous regrettons de contrarier les mathématiciens et leurs conclusions prudentes et désirables, mais malheureusement hors de portée ; il faut pourtant admettre que les caisses de pensions des *services publics*, à l'encontre des compagnies d'assurances privées, doivent obéir, avant tout, aux conditions économiques et sociales, puis aux conditions mathématiques par surcroît et si elles le peuvent sans trop charger les contribuables.

A propos de Génissiat.

Monsieur le Rédacteur,

Le « Bulletin technique de la Suisse romande » a inséré dans son numéro du 24 octobre 1936, un entrefilet signé de l'anonyme *Ajax*, sous le titre « Enfin Génissiat », relevant l'importance de la liaison fluviale dès la Méditerranée au lac Léman.

En l'espèce, cet entrefilet confirme notre point de vue, qui est d'attirer l'attention des Autorités en Suisse et en France sur l'importance du problème que le Groupe franco-suisse d'études économiques fluviales du bassin du Léman et du Haut-Rhône étudie sans parti pris et en dehors de toute contingence régionale technique ou de nature politique. C'est pour cette raison que jusqu'à présent son Comité central n'en a pas encore saisi le « Bulletin technique de la Suisse romande », organe technique, mais également de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

D'autre part, cet entrefilet mentionnant « Un certain groupe, etc... » déplorant son peu de consistance, prétendant que celui-ci présente chez les voisins avec force détails oiseux, des doléances sur l'économie suisse, etc... » est absolument contraire à la réalité des faits et doit être rectifié.

Il est en outre bien malheureux de constater que les groupements, villes et Chambres de commerce représentant de nombreux membres, qui se sont fait inscrire en tant que membres collectifs du groupe franco-suisse, soient traités avec une pareille désinvolture et sommes persuadés que telle n'était pas l'intention d'un journal aussi impartial que le « Bulletin technique de la Suisse romande » qui ne voudrait blesser en aucune façon¹ les autorités de villes, comme par exemple Morges, Vevey et Nyon, et des sections de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, des Chambres de commerce telles, en ce qui concerne Lausanne, la Chambre de commerce française, sans parler de MM. les Maires, Autorités, Chambres de commerce, et villes s'intéressant à notre groupement en France.

Il est à remarquer également que le correspondant anonyme de votre journal devrait avoir le courage de se dévoiler, car on pourrait en inférer que cet entrefilet a été envoyé par de tierces personnes.

Nous ne manquerons pas prochainement de vous donner tous les renseignements nécessaires, et connaissance du procès-verbal de la dernière assemblée générale à laquelle assistaient, entre autres, des délégués du Service fédéral des Eaux et du Département des Travaux publics du Canton de Genève. Egalement des échanges de vues intervenus avec les organes directeurs de la Compagnie Nationale du Rhône et les collectivités nationales qui ont modifié leurs statuts en ce qui nous concerne et, d'autre part, de l'appui entier qui nous a été ménagé dans la République helvétique par le Comité central de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin et du Syndicat, appui qui ne nous aurait pas été donné si ces instances n'avaient pas jugé notre action utile et conforme aux intérêts supérieurs, également de notre pays. Nous renvoyons vos lecteurs qui désireraient se documenter à ce sujet aux numéros de la revue « Des canaux, des bateaux », qui donne de nombreux détails sur notre activité.

Le Groupe franco-suisse se borne, pour aujourd'hui, à vous faire parvenir la liste des membres de son Comité international (Comité central) et le texte de la résolution² qui a motivé l'article en question, résolution que nous vous demandons de bien vouloir insérer dans votre estimable journal. Nous mentionnons en outre que la résolution annexée à la présente lettre a été rédigée par notre Bureau et par M. le maire de Gex, MM. l'avocat Guinand, vice-président des Rhodaniens, Charles Borel, ingénieur-conseil, membre du Comité central pour l'Association suisse du Rhône au Rhin et du Syndicat d'étude. Ce sont tous, ceci contrairement à l'affirmation faite par votre correspondant anonyme, des personnalités absolument compétentes et au courant, depuis des années, des questions que nous étudions.

Le Groupe franco-suisse d'études économiques fluviales du bassin du Léman et du Haut-Rhône considère par la présente comme close toute discussion avec un anonyme.

¹ C'est bien évident. *Réd.*

² Voir ci-après. *Réd.*

Veillez agréer, Monsieur le Rédacteur, l'expression de nos sentiments de haute considération,

le Président central : le Secrétaire central :
J.-H. VERREY-DE SINNER, A. MORAX, avocat.
architecte. D^r en droit.

Le Groupe franco-suisse d'études économiques fluviales du bassin du Léman et du Haut-Rhône, réuni le 10 octobre 1936, à la mairie de Bellegarde, après avoir ouï les différents rapports présentés à cette assemblée constate :

1. Que les grands travaux d'utilité publique actuellement envisagés en France pour l'aménagement intégral du Rhône au triple point de vue navigation, équipement électrique, irrigation et, en Suisse, pour assurer la liaison fluviale du Rhône au Rhin dès le lac Léman à Bâle, sont de nature à provoquer, dans une large mesure, une diminution du chômage et à donner du travail à de nombreuses industries.

2. Que la liaison fluviale dès la Méditerranée au Rhin, en passant par le lac Léman, une fois terminée, provoquera un regain d'activité du commerce et de l'industrie dans les régions intéressées et un abaissement du coût de la vie.

3. Que les crédits affectés pour ces travaux d'utilité publique sont donc productifs et, ainsi que l'ont prouvé les aménagements fluviaux exécutés par ailleurs, ils favorisent l'activité économique des régions intéressées et provoquent une augmentation des trafics ferroviaires et des liaisons automobiles voisines.

4. Exprime le vœu de voir les autorités compétentes et les groupements intéressés s'occuper activement de ces questions si importantes pour l'économie générale des deux pays et les remercie pour ce qui a déjà été fait à cet égard.

5. Demande que les pourparlers en cours entre les deux gouvernements, relatifs à la régularisation du niveau du lac Léman soient, en tenant compte de l'importance primordiale de la navigation fluviale, ceci conformément aux intérêts supérieurs et aux vœux des populations du bassin du Haut-Rhône, menés à chef dans le plus bref délai possible. — Qu'en conséquence, la Commission franco-suisse reprenne sans tarder son activité.

NÉCROLOGIE

Benjamin Mayor.
(1866-1936.)

La nouvelle du récent décès de M. Benjamin Mayor, professeur honoraire de l'Université de Lausanne, a douloureusement frappé tous ses anciens élèves et tous ceux qui, il y a deux ans à peine, s'associaient aux témoignages de reconnaissance et d'admiration qui lui étaient adressés à l'occasion de sa retraite. On retraçait alors les étapes de sa longue carrière, d'une si belle unité, entièrement consacrée à l'enseignement et à la recherche. M. Maurice Paschoud donnait ici-même (« Bulletin » du 2 mars 1935), une analyse magistrale des travaux de son ancien maître, collègue et ami, révélant ainsi à tous ceux qui admiraient le talent du professeur la figure si mal connue du savant. Il me permettra de rappeler la part qu'il a eue lui-même à ces travaux par l'intérêt qu'il leur portait et l'ardeur qu'il a mise à les faire connaître : c'est à lui que nous devons la publication de l'« Introduction à la statique graphique des systèmes de l'espace », qui a rendu accessible aux praticiens la belle découverte à laquelle le nom de Mayor restera attaché. M. Paschoud est un de ceux qui l'ont le mieux compris ; son influence fut, pour cette nature réservée, si peu portée à se mettre en valeur, le stimulant le plus précieux.

Né le 12 février 1866, à Echallens, dont sa famille est bourgeoise de vieille date, Benjamin Mayor fit ses études à Lausanne. Entré à la « Faculté Technique » d'alors, avec Paul Paccard et le regretté Gustave Wanner, il obtint, en 1887, le diplôme d'ingénieur constructeur. Comme étudiant, il avait fait preuve de qualités si exceptionnelles que cette Faculté tint à se l'attacher. Désigné d'abord comme chef des travaux graphiques, il était nommé, l'année suivante, professeur extra-