Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

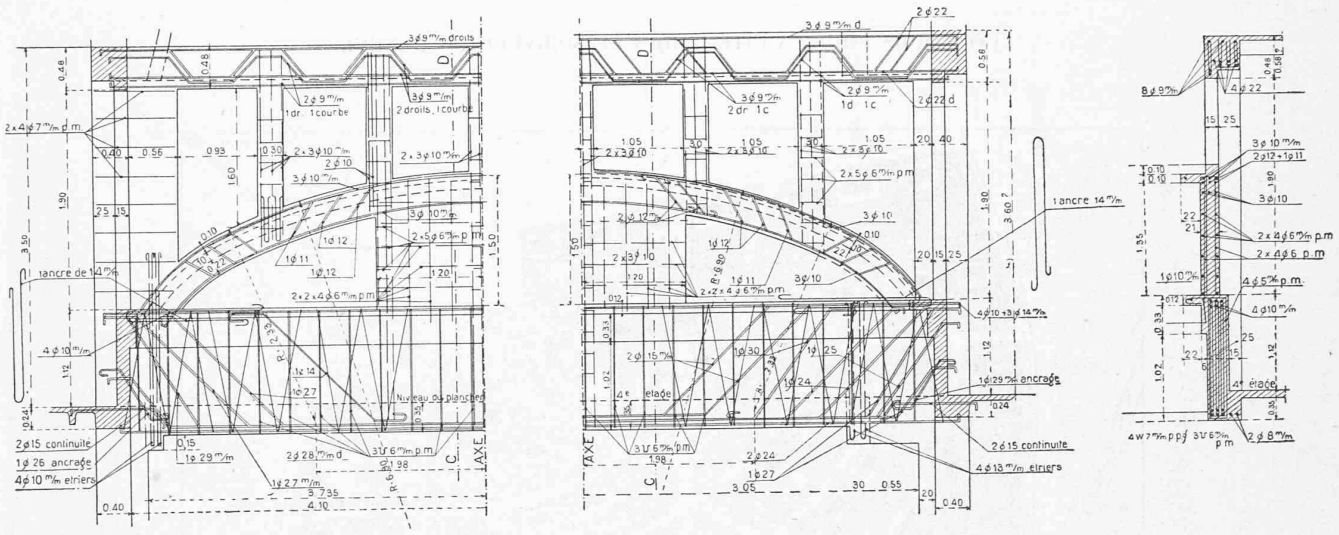


Fig. 4. — Elévation des grands sommiers arqués. — 1 : 150. Coupe C-D.

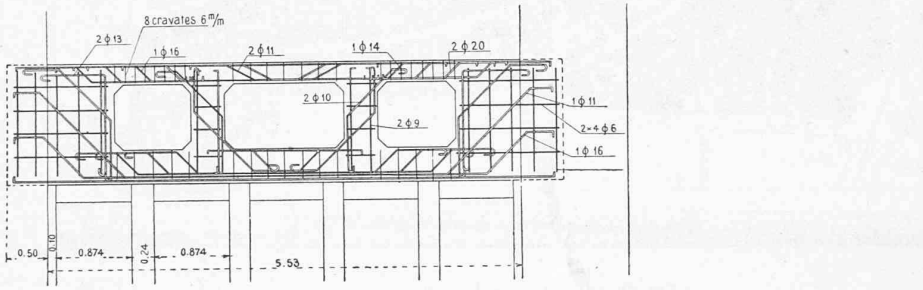
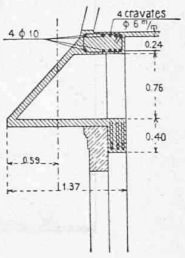


Fig. 5. — Armature du sommier 505.



Coupe

logées dans une grape très dure, ont été faciles. Toutefois les gros renforcements du plancher aux secteurs XI à XIX dénotent les poussées importantes qu'il a fallu équilibrer sans en rien laisser paraître dans la construction finie.

Le secteur XXVII est intéressant comme supportant un retrait de façade en pierre de taille, et conséquemment de la charpente en béton armé. Les grandes cages d'ascenseurs sont près du mitoyen sud, prévues pour trois lifts. Entre le bâtiment principal et l'aile nord, qui donne sur la Mercerie, il faut signaler la petite cage d'ascenseur montant du sous-sol de la rue du Pont au faîte de la Mercerie, soit sur une hauteur totale de 10 étages. C'est évidemment la plus haute de Lausanne.

Les fondations de piliers de la Mercerie, se trouvant à hauteur du second étage sur rue du Pont, n'ont pas atteint le bon sol. Il a fallu de gros empattements en béton armé.

Le bâtiment principal est couvert en toit plat (fig. 3), à hauteur du plancher sur rez-de-chaussée de la Mercerie. La couverture est faite en enduit Valanda, mortier imperméable, posé directement sur le plancher en béton armé. Celui-ci ne montre aucune particularité, à part ses pentes. Remarquons seulement les grands sommiers arqués n° 527 et 528 (fig. 4), ajourés pour l'ornementation du grand hall, ainsi que le sommier évidé n° 505 (fig. 5), genre Vierendeel, qui supporte le fronton de la toiture. *(A suivre.)*

CHRONIQUE

Les chemins de fer américains.

Dans un précédent article[1], nous avons donné un aperçu de l'histoire des chemins de fer américains, nous y ajoutons quelques chiffres concernant le développement du réseau.

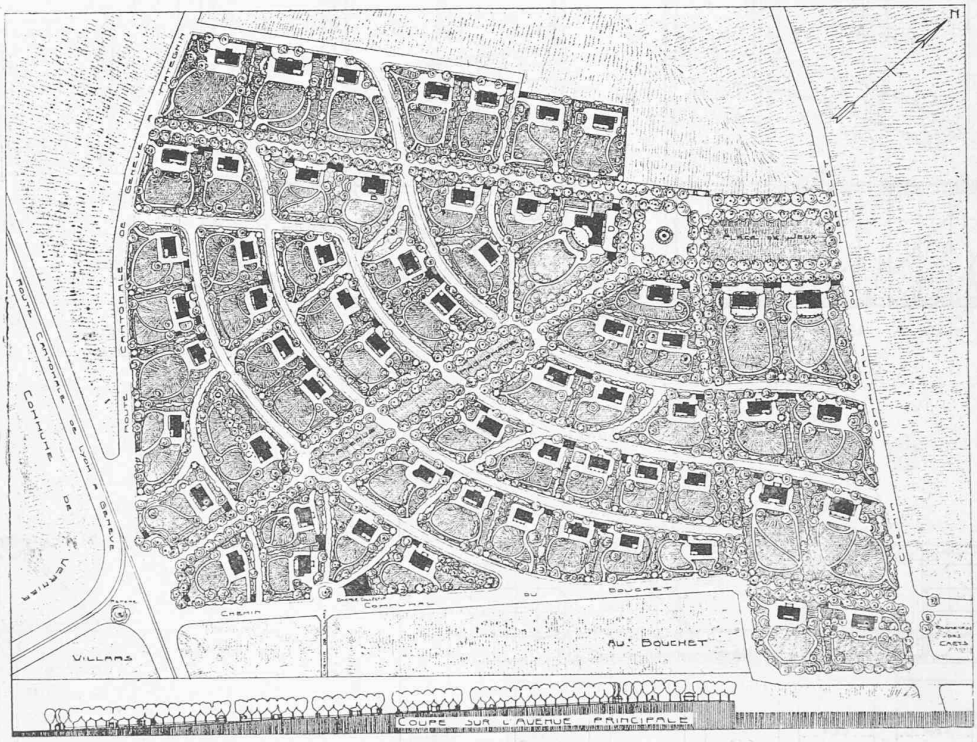
Longueur des lignes de chemins de fer des Etats-Unis, de 1830 à 1910.

Années.	Kilomètres de lignes exploitées.
1830	37
1835	1 757
1840	4 509
1845	7 413
1850	14 434
1860	49 016
1870	84 662
1880	149 358
1890	250 246
1900	308 090
1905	346 870
1910	385 330

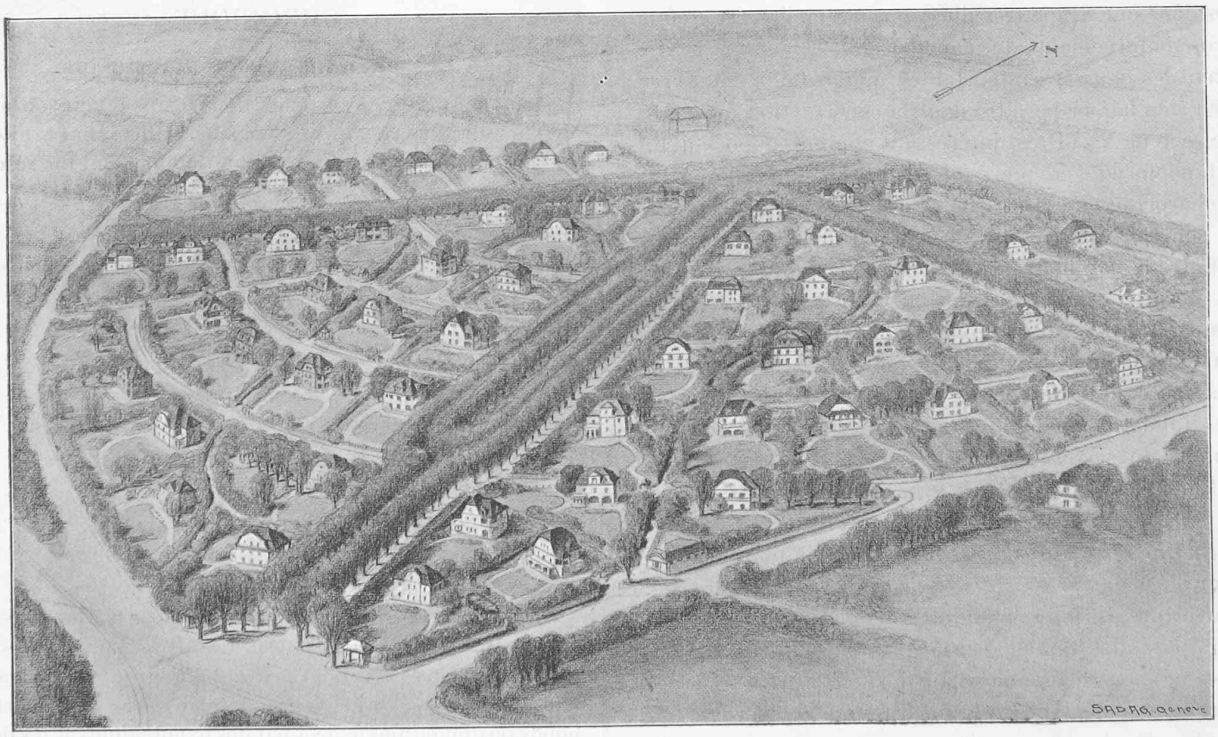
Les capitaux investis dans les chemins de fer des Etats-Unis sont évalués à Fr. 92 500 000 000. Les titres émis par les compagnies sont très divers et peuvent être groupés, abstraction faite des actions, en deux grandes catégories : les mortgage bonds ou obligations gagées par des hypothèques et les debenture bonds, obligations sans garantie. Le véritable debenture

[1] Voir N° du 25 janvier, page 28.

CONCOURS POUR LA CITÉ-JARDIN DU MERVELET, A GENÈVE



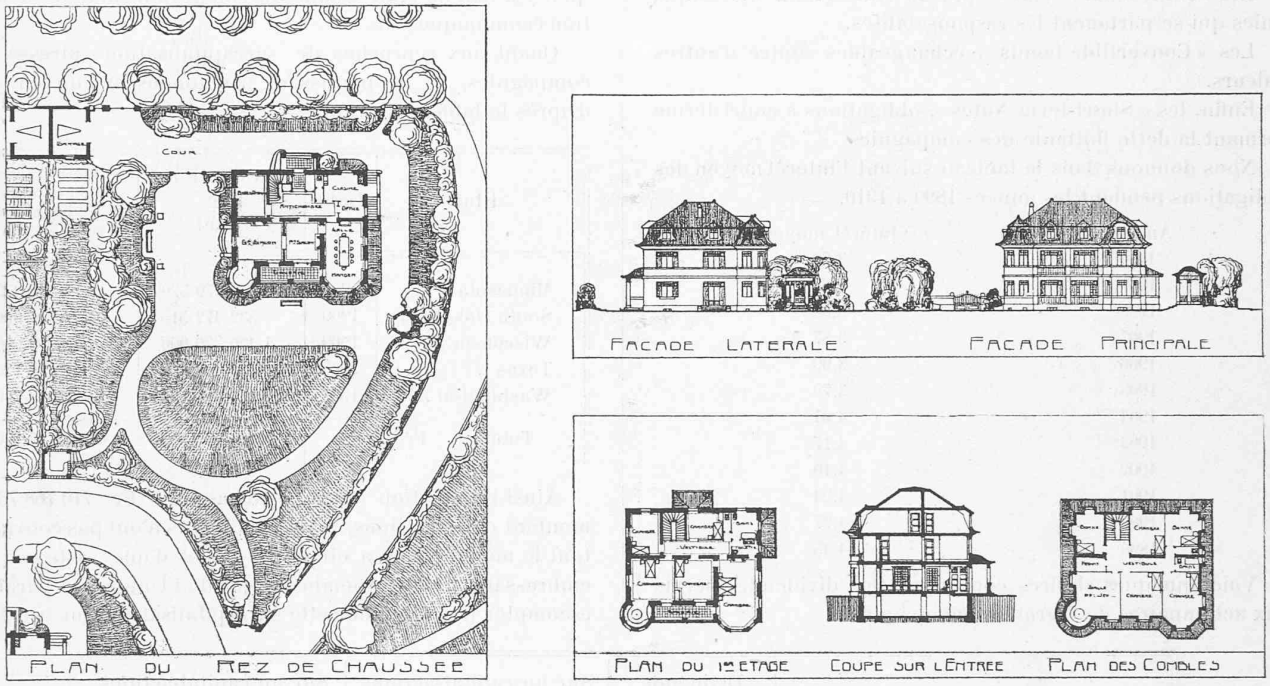
Plan de situation. — 1 : 5000.



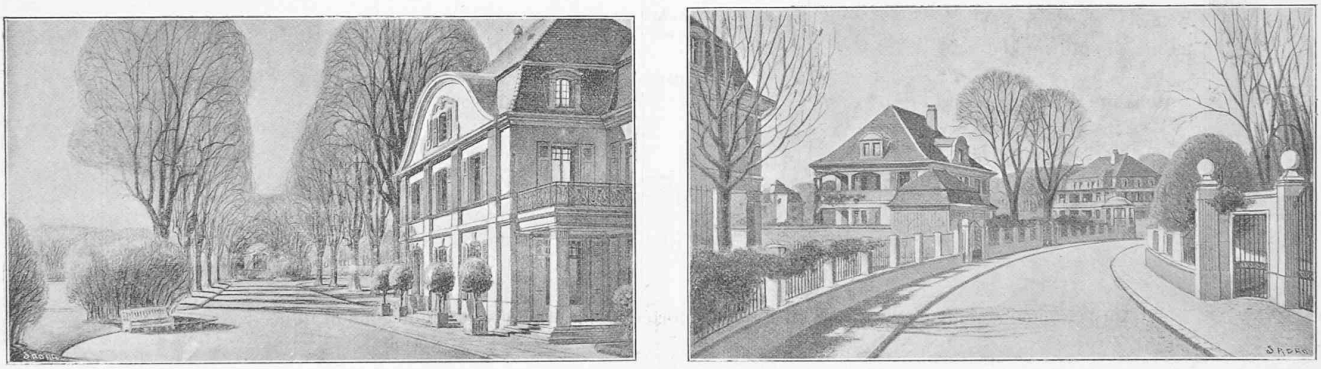
Vue à vol d'oiseau.

3e prix : projet « Les Ormeaux », de M. A. Camoletti, architecte, à Genève.

CONCOURS POUR LA CITÉ-JARDIN DU MERVELET, A GENÈVE



Villa. — 1 : 800.



Vues de villas.

3e prix : projet « Les Ormeaux », de M. A. Camoletti, architecte, à Genève.

bond est en somme un simple billet à ordre établissant une créance qui prend rang après toutes les obligations hypothécaires, mais avant les actions. Le porteur de « debentures » n'a d'autre garantie que celle qui résulte de la prospérité du débiteur et l'on conçoit facilement que seules les compagnies dont la situation financière est particulièrement solide soient en mesure d'émettre avec succès ce genre de titres.

D'ailleurs, dans certains états de l'Union, le législateur a soumis l'émission des débenture bonds à certaines restrictions. Par exemple, au Massachusetts, aucune compagnie de chemin de fer ne peut établir de nouvelles hypothèques sans en étendre le bénéfice aux « débentures » émis antérieurement à la création de cette hypothèque. En 1909, la Chicago, Milwaukee and St. Paul s'est imposé volontairement la même obligation pour ses 140 millions de francs de « debentures » 4 %.

D'autres « debentures » sont convertissables en actions dans un certain délai. Ainsi les 175 millions de francs de debentures 4 ½ % de la Chicago, Milwaukee and St. Paul sont convertissables en actions ordinaires, entre le 1er juin 1917 et le 1er juin 1922.

Les debentures sont généralement émises en coupures de Fr. 5 000 ou Fr. 2 000, souvent aussi de Fr. 500.

Passons rapidement en revue les principaux types d'obligations garanties par des hypothèques ou des gages, ce sont:

Les « General mortgage bonds » constituant hypothèque sur la propriété entière des compagnies.

Les « Prior lien bonds » formant la dette la plus privilégiée.

Les « Construction bonds » généralement garanties par une première hypothèque.

Les « Collateral trust bonds » dont le capital et les inté-

rêts sont garantis par des valeurs mobilières inaliénables ».

Les « Joint bonds » émises par un consortium de compagnies qui se partagent les responsabilités.

Les « Convertible bonds », échangeables contre d'autres valeurs.

Enfin, les « Short-term Notes », obligations à court terme formant la dette flottante des compagnies.

Nous donnons dans le tableau suivant l'intérêt moyen des obligations pendant les années 1890 à 1910.

Années.	Intérêt moyen.
1910	3,79
1909	3,87
1908	3,88
1907	3,87
1906	3,99
1905	3,79
1904	4,01
1903	4,17
1902	4,10
1901	4.24
1900	4,27
1896	4,45

Voici quelques chiffres concernant les dividendes servis aux actionnaires de 7 grandes compagnies :

Compagnies	Dividende en 1911	Sur un capital-actions ordinaires de Fr.	Sur un capital-actions privilégiées de Fr.
New York Central	5 %[1]	1 113 620 000	—
Chicago, Milwaukee	5 %	581 741 000	
» »	7 %	—	581 374 500
Atchison Topeka a. Santa Fé	6 %	846 870 000	—
» » »	5 %	—	570 868 650
New York-New Haven	8 %	896 417 000	—
Chicago Burlington et Quincy	8 %	554 195 500	—
Lake Shore	18 %	247 332 500	—
Union Pacific	4 %	—	497 718 000
» »	10 %	1 083 139 000	—

[1] Après qu'une somme de 20 835 000 fr. eut été reportée à compte nouveau pour améliorations.

Pour terminer, disons un mot du grief de surcapitalisation qu'on a fait aux compagnies américaines.

Plusieurs Etats ont ouvert une enquête dans le but de déterminer la valeur d'inventaire des propriétés matérielles des compagnies. Cette évaluation devait servir entr'autres, à l'établissement d'une nouvelle assiette de l'impôt : dans le Michigan, par exemple, on partit de ce point de vue que l'imposition porterait sur la valeur de la propriété matérielle à laquelle serait ajouté l'excédent du produit net sur la somme estimée suffisante pour renter équitablement le capital d'établissement correspondant à la valeur d'inventaire et c'est précisément ce capital qui constituerait la valeur de rachat. C'est là une application assez inattendue du système de restitution des « trop-perçus » en usage dans les sociétés de consommation, avec cette différence toutefois que la ristourne aurait lieu au profit de l'Etat et non à celui des voyageurs ou des expéditeurs. Ce mode d'estimation de la valeur de rachat, qui fait abstraction du rendement des lignes, a suscité de vives protestations et les spécialistes les plus autorisés se sont efforcés d'en faire ressortir le défaut d'équité. La Cour suprême a du reste admis que la valeur d'inventaire d'un chemin de fer n'en constitue pas la valeur réelle et qu'il y a lieu de tenir compte de son produit net, de sa situation économique, etc.

Quant aux reproches de surcapitalisation adressé aux compagnies, ils ne paraissent pas fondés si l'on en juge d'après le tableau suivant :

Etat	Date	Evaluation par l'Etat	Valeur au pair des titres relatifs aux installations situées dans le dit Etat
Minnesota	1907	2 058 679 570	1 674 898 455
South Dakota	1909	532 472 515	544 555 000
Wisconsin	1909	1 420 330 000	1 246 495 300
Texas	1909	2 065 000 000	2 062 328 715
Washington	1908	930 037 450	767 469 700
Total Fr.	—	7 006 515 935	6 295 747 170

Ainsi l'évaluation officielle dépasse de Fr. 710 768 765 le montant des émissions, mais ces chiffres n'ont pas convaincu tout le monde et on a étudié le projet d'une vaste enquête embrassant tous les chemins de fer de l'Union. On paraît en escompter la preuve de cette surcapitalisation qui est devenue odieuse aux Américains et contre laquelle le nouveau président des Etats-Unis vient de prendre des mesures rigoureuses. Les compagnies semblent assez indifférentes à cette évaluation : quelques-unes d'entre elles, le New-York-Central, le Pennsylvania, par exemple, savent que le total des titres qu'elles ont émis ne représente guère que la moitié de la valeur de leurs propriétés.

H. D.

Concours d'idées pour le lotissement du domaine du « Mervelet ».

Rapport du jury.

(Suite)[1].

N° 3. « Les Ormeaux ». — Ce projet bien que partant d'un principe peu recommandable au point de vue du tracé de l'artère principale est très sérieusement étudié et fort bien

[1] Voir N° du 25 janvier 1913, page 19.