

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 39 (1913)  
**Heft:** 6

## 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:** 02.04.2026

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

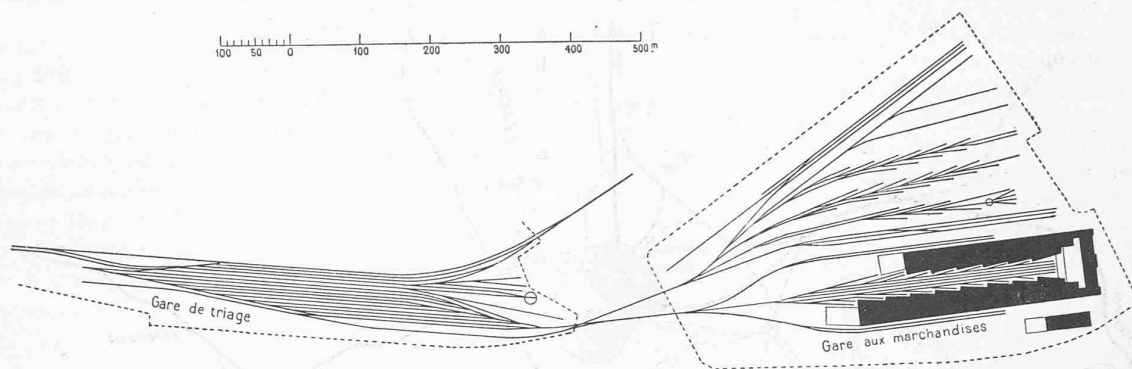


Fig 6. — Gare badoise de Bâle.

de M. le Dr T. Geering, secrétaire de la chambre de commerce de Bâle, les données suivantes du trafic local :

Expéditions 180 070 T., arrivages, 366 052 T., ensemble 546 122 T.

Cette gare présente la particularité que les voies de triage en sont séparées, et que toutes les voies desservant les halles et les quais sont en cul-de-sac. Cela permet de rapprocher le plus possible de la ville les installations de la gare destinées au service public, et d'en éloigner au contraire celles qui ne concernent que le service du chemin de fer. Une semblable disposition serait à étudier pour Genève.

## CHRONIQUE

### Chemins de fer et Canaux.

Un vaste programme de travaux publics, comportant pour la navigation intérieure seule une dépense de Fr. 460 millions a été élaboré en France. M. Colson, conseiller d'Etat, une autorité dans la science des transports, a qualifié ce programme « un magnifique programme de travaux inutiles » et, pour justifier son appréciation, il examine les résultats qu'on peut attendre de la réalisation d'entreprises actuellement en cours d'exécution, telles que le canal de Marseille au Rhône et celui du nord sur Paris.

Le canal du Nord a pour objet de doubler le canal de Saint-Quentin. Les écluses, longues de 85 m., larges de 6 m., avec un mouillage de 2,50 m. permettront le passage en tandem de deux péniches. Le canal exploité à la vitesse de 3 km à l'heure pourra déborder 7 millions de tonnes pendant 15 heures. Le capital d'établissement devisé primitivement à 60 millions, ne sera pas inférieur à 80 millions, mais dit M. Colson, « en même temps qu'on les dépense, on acquiert la preuve qu'une meilleure organisation des transports, jointe à des améliorations bien moins coûteuses de l'ancienne ligne reliant Paris avec le Nord par le canal de Saint-Quentin, eussent suffi à mettre la capacité de celle-ci au niveau de tous les besoins probables ».

Le canal de Marseille au Rhône est de dimensions bien supérieures à celles du canal précédent, les écluses ont 160 m. de longueur, 16 m. de largeur et un mouillage de 3 m. En voie courante rectiligne, la section transversale a 25 m. de large et 2 m. de profondeur, de telle sorte que le canal pourra être exploité à double voie et absorber un trafic de 15 millions de tonnes. La dépense, évaluée d'abord à 71 millions,

<sup>1</sup> Revue politique et parlementaire.

est estimée aujourd'hui à 89 millions. « L'augmentation ne s'arrêtera certainement pas là, déclare M. Colson. Et pour quel résultat? A mesure que les travaux avancent, leur utilisation devient de moins en moins probable! Il a été maintes fois affirmé que l'absence de toute jonction par canal avec Marseille expliquait l'insuffisance du trafic sur le bas-Rhône. Or, les deux compagnies qui effectuent le service entre Lyon et Marseille annoncent leur intention de ne se servir que très exceptionnellement du futur canal, préférant, comme plus facile et moins onéreux, le passage en mer, entre l'embouchure du Rhône et Marseille, des chalands remorqués dont le développement, relativement récent, constitue un des progrès les plus intéressants des transports par eaux. »

Tout cela est décevant et bien propre à inciter à la prudence les promoteurs de grands travaux de navigation intérieure. Mais il y a plus: M. Colson prétend que le mouvement qu'on constate actuellement en faveur du développement des voies navigables serait l'œuvre de certains intéressés qui ne trouveraient qu'un appui assez mou dans le monde de l'industrie et du commerce.

Nous citons encore :

« Ce qu'il y a de remarquable, écrit M. Colson, c'est que cette campagne n'est nullement menée par les représentants des grandes industries que l'on prétend desservir. C'est dans les congrès de travaux publics qu'elle a pris naissance et elle est menée surtout par des entrepreneurs, qui entraînent aisément les représentants des régions intéressées. Les lieux communs sur l'infériorité du prix de revient des transports par eau, peut-être vraie en partie au temps où les chemins de fer n'avaient pas les puissantes machines qui réduisent si notablement le prix de revient des transports effectués en grandes masses, ont gagné à leur thèse quelques apôtres désintéressés, tandis que les chefs d'industrie suivent sans grand enthousiasme, se rendant presque tous compte que, dès qu'il faudra payer une part quelconque des charges du capital d'établissement, la batellerie sera absolument hors d'état de leur offrir des prix aussi avantageux que ceux des chemins de fer. »

Nous voici donc ramenés à la fameuse question de la supériorité économique de la voie d'eau sur le rail, question souvent résolue et quelquefois de façon contradictoire. Le problème peut être envisagé de deux points de vue :

Premier point de vue: le prix de revient d'un transport par chemin de fer peut-il s'abaisser au niveau du prix de revient d'un transport par voie d'eau, même dans le cas où l'utilisation de la voie d'eau est exempte de tout péage, tandis que le chemin de fer est grevé de charges permanentes pour le service des capitaux et l'entretien des ins-

tallations? La question a été résolue par M. Colson, dans son rapport au Congrès international des chemins de fer, à Berne, 1910, et ses conclusions sont, comme chacun sait, que « presque partout les chemins de fer peuvent lutter avantageusement contre les voies navigables et ils lutteraient plus avantageusement encore contre elles si elles devaient payer leurs dépenses d'entretien.

Il n'y a d'exception que pour les grands fleuves à faible pente permettant des transports par grandes masses. »

Deuxième point de vue : A une époque donnée et pour une voie d'eau donnée, la voie d'eau est-elle plus avantageuse, en ce qui concerne l'économie nationale du pays tout entier, que le chemin de fer? Cette question a fait l'objet d'une enquête de la part du Bureau<sup>1</sup> de statistique des chemins de fer américains, à Washington, qui nous a obligeamment communiqué les résultats de ses travaux.

L'enquête a porté sur le canal Erié qui relie Buffalo sur le lac Erié à Troy sur l'Hudson et dont le coût d'établissement est de 55 millions de dollars. L'usage du canal est exempt de tout péage, l'Etat ayant pris à sa charge le service des capitaux et de l'entretien. Si nous voulons comparer le prix de revient réel du transport d'une tonne-mile par le canal avec le prix de revient par rail, nous devons ajouter au frêt le péage qui comprendra : 1<sup>o</sup> Dépense pour le service des capitaux, soit, en adoptant un taux de 4 % :  $0,04 \times 55\,000\,000 = 2\,200\,000$  dollars. 2<sup>o</sup> Dépense pour l'entretien du canal, administration, etc. : 672 105 dollars. Le prix moyen du frêt est de 2 millimes (millièmes de dollar) par tonne-mile (tonne  $\times$  1609 m.) et le trafic total envisagé, en 1909, comprend 435 millions de tonnes  $\times$  miles. En rapportant les dépenses à la tonne  $\times$  mile, on obtient :

Service des capitaux . . . . .	5,06 millimes
Entretien . . . . .	1,55 »
Frêt . . . . .	2,00 »
Total . . . . .	8,61 millimes

Or les prix moyens de transport de la tonne  $\times$  mile sur les quatre principaux chemins de fer qui relient Buffalo à New-York sont les suivants :

New York Central . . . . .	6,2 millimes
Erié . . . . .	6,1 »
Lackawanna . . . . .	7,4 »
Lehigh Valley . . . . .	6,4 »

Ainsi, les transports sur le canal, envisagés au point de vue de l'économie générale du pays et non au point de vue exclusif des usagers, coûtent plus cher que par rail. En outre, ce prix de 8,61 millimes est supérieur au prix moyen de tous les chemins de fer américains qui est de 7,63 millimes et il est plus élevé que le prix de transport par rail des marchandises pondéreuses qui font l'appoint principal du trafic du canal, savoir les grains et les combustibles. Pour ces derniers, les taxes de transport par le chemin de fer sont :

Grains . . . . .	6,11 millimes
Houille . . . . .	5,12 »
Anthracite . . . . .	6,03 »

Ces résultats caractéristiques sont nettement au désavantage de la voie d'eau. Est-ce à dire qu'ils ne soient pas susceptibles d'amélioration? L'Etat de New York ne l'a pas cru et il vient de consacrer une somme de 101 millions de dollars

<sup>1</sup> Bureau of Railway Economics. The Cost of the Transportation on the Erie Canal and by Rail.

à l'agrandissement du canal Erié dans le but d'en accroître le trafic et, par suite, de diminuer le prix du frêt qui tomberait, pour des bateaux de 1000 tonnes, à 0,52 millime, d'après les estimations faites. Mais il faut remarquer que ce chiffre n'est rien moins que certain. L'avenir démontrera si l'engouement qui sévit un peu partout pour les canaux à grand trafic est justifié et si, comme M. Claudot l'affirmait au Congrès de Philadelphie, de 1912, « le canal de 300 tonnes, tel que celui d'Erié, est une entité qui a vécu économiquement et qui constitue un mode de transport peu recommandable ».

H. D.

### L'Association « Pro Sempione ».

Le but de cette Association, fondée le 5 décembre 1912, est, aux termes des statuts, de

« Développer le commerce et l'industrie en général et, en particulier, l'industrie hôtelière, dans la région du chemin de fer du Simplon et du Jura, ainsi que de leurs voies d'accès ».

Les moyens mis en œuvre jusqu'ici par les organes directeurs de l'Association, pour atteindre ce but, sont :

- 1<sup>o</sup> L'édition d'une affiche qui sera répandue à profusion ;
- 2<sup>o</sup> La publication de deux cartes de la région du Simplon, l'une mettant en relief les diverses voies d'accès et l'autre spécialement destinée aux touristes et automobilistes ;
- 3<sup>o</sup> La publication du volume « La route du Simplon », de F. Barbey, qui sera distribué gratuitement sur les grands paquebots ;
- 4<sup>o</sup> La publication d'une brochure-réclame qui sera tirée à 70 000 exemplaires et répandue dans les milieux intéressés.

En outre, une commission spéciale se livre à une étude comparative des tarifs et des horaires en vigueur sur les différentes lignes de pénétration en Suisse, dans le but de s'assurer si la ligne du Simplon a bien le trafic qui lui revient. Vu son caractère technique, cette étude rentre plus directement dans le champ d'activité du *Bulletin* et nous aurons probablement l'occasion d'en reparler.

On se doute que l'exécution du programme que le « Pro Sempione » s'est fixé n'ira pas sans de grosses dépenses. Aussi le Conseil d'administration adresse-t-il un pressant appel à tous les intéressés pour l'aider dans la réalisation de sa mission. Il n'a trouvé, jusqu'à présent, dans certaines régions, ni l'écho ni l'appui qu'il escomptait. Il est vrai que, dans le canton de Vaud tout au moins, l'enthousiasme n'a pas été grand. Il en faut chercher la cause dans le fait que le programme de l'Association était insuffisamment connu ou mal interprété. L'article 1 des statuts, que nous avons cité plus haut, fait la part du lion à l'industrie hôtelière et on s'est demandé si le moment était bien choisi de battre le ban et l'arrière-ban pour favoriser une industrie qui n'est pas précisément tombée dans le marasme : c'est juger les choses d'un point de vue étroit et sans tenir compte de la solidarité des diverses industries et de l'incidence des phénomènes économiques. On a craint aussi que notre région ne fût sacrifiée et que nous ne fussions dupes de voisins entreprenants qui trouveraient le moyen de nous majoriser.

Nous ne savons ce qui a pu créer cette prévention. Est-ce peut-être l'absence de tout article des statuts arrêtant la répartition des fonds entre les régions intéressées? Si oui, que les pessimistes se rassurent : dans une circulaire du 31 dé-

cembre 1912, le Conseil d'administration a déclaré péremptoirement que « les tendances purement régionales et particularistes ne sauraient trouver place dans le champ d'activité de l'Association « Pro Sempione », dont le but est précisément de grouper tous les efforts pour aboutir à un résultat collectif puissant ».

Il convient donc de faire crédit à la nouvelle association et de lui savoir gré du travail qu'elle a déjà accompli.

### Extrait du programme de concours pour l'étude d'un projet de Palais de Justice Fédéral à Lausanne.

Le Département fédéral de l'Intérieur ouvre un concours entre les architectes suisses ou établis en Suisse depuis trois ans au moins pour l'étude d'un projet de Palais de Justice fédéral à ériger sur la propriété de Mon Repos à Lausanne.

Les concurrents auront à fournir :

a) Les plans des étages, à l'échelle de 1 : 200 ; b) Les façades, à l'échelle de 1 : 200 ; c) Les coupes nécessaires à l'intelligence du projet, à l'échelle de 1 : 200 ; d) Une travée de la face principale, à l'échelle de 1 : 20 ; e) Une perspective.

Les concurrents doivent s'en tenir aux échelles prescrites, par contre il leur est laissée entière liberté quant aux rendus de leurs projets. Ceux-ci devront être remis en portefeuilles.

Chaque concurrent pourvoira les planches de son projet d'une devise à l'exclusion de tout signe graphique. Un pli cacheté, portant la même devise, qui contiendra le nom et l'adresse de l'auteur, sera joint à l'envoi.

Les projets devront parvenir à la Chancellerie du Tribunal fédéral, à Lausanne, le 15 août 1913 au plus tard.

Le jury chargé de l'examen des projets est composé de MM. : M. Camoletti, architecte, à Genève ; Dr G. Favay, président du Tribunal fédéral ; A. Flükiger, directeur des Constructions fédérales ; Ch. Melley, architecte, à Lausanne ; M. Müller, architecte de la ville de St-Gall.

Les membres du jury ont accepté leur mandat et approuvé le présent programme.

Une somme de fr. 16 000 est mise à la disposition du jury pour primer ou acquérir au maximum 5 projets. Le jury est chargé de fixer le montant des primes, ainsi que les sommes destinées à l'acquisition de projets. Des projets ne répondant pas en tous points au programme, mais présentant des solutions heureuses, peuvent faire l'objet d'un achat.

Le même concurrent ne peut obtenir plus d'une prime.

Le verdict du jury sera publié dans la « Schweizerische Bauzeitung » et le « Bulletin technique de la Suisse romande ».

Après la classification par le jury tous les projets seront exposés publiquement pendant 2 semaines, à Lausanne.

L'exposition publique close, les auteurs des projets non primés ou dont les projets n'auraient pas été acquis devront réclamer ou retirer leurs projets dans les quatre semaines qui suivront.

Les projets primés et acquis deviennent la propriété du Département de l'Intérieur qui pourra en disposer à son gré pour l'exécution. Il a l'intention de remettre l'élaboration des plans définitifs à l'auteur d'un des projets primés ou acquis ; il pourra aussi le charger de la direction des travaux, mais il se réserve néanmoins expressément toute latitude pour l'une et pour l'autre de ces alternatives.

### Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

Séance du 13 mars 1913

La séance est présidée par M. L. de Vallière ingénieur, président qui donne communication des lettres du Comité central nous demandant de discuter la convention du Gothard et de nous prononcer sur l'opportunité d'une démarche de notre société. Le Comité a cherché des rapporteurs pour et contre la convention, il a eu le bonheur de trouver des conférenciers contre la convention, par contre de partisans qui acceptent de venir la défendre il n'en existe pas dans notre canton.

M. Spiro, avocat, nous fait un exposé très clair de l'ancienne et de la nouvelle convention, puis très objectivement, fait une critique très serrée de la convention de 1909, en particulier des articles traitant de la clause de la nation la plus favorisée et des adjudications des C. F. F.

M. Schopfer, avocat, insiste sur les dangers de la nouvelle convention laquelle n'offre absolument aucune garantie juridique malgré l'arbitrage prévu à l'art. 13. Le dernier alinéa de cet article mérite en effet d'être cité. « Dans le cas où ils (les 3 pays) n'arriveraient pas à se mettre d'accord, on demandera à un gouvernement neutre de procéder à cette nomination. »

Où !!! Qui est-ce ?

Après une courte discussion où les orateurs ont tous parlé contre la convention la résolution suivante a été votée à l'unanimité des 62 membres présents :

« Par l'extension à tout le réseau suisse de la clause de la nation la plus favorisée en faveur de l'Allemagne et de l'Italie et cela sans contre-partie.

« Par la réduction définitive et irrévocable des tarifs de transit qui ne pourront plus jamais être relevés sans l'autorisation des gouvernements allemand et italien.

Par la limitation apportée à la liberté de la Suisse quant à l'adjudication des travaux et l'acquisition du matériel des C. F. F.

« Par le défaut de garantie juridique.

« La convention du Gothard de 1909 consacre à perpétuité un abandon de notre souveraineté nationale, inadmissible pour un pays libre.

« Pour ces motifs, la Société vaudoise et la section vaudoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes prient le Comité central de la Société suisse d'adresser à l'Assemblée fédérale une pétition demandant le renvoi de la convention du Gothard au Conseil fédéral ».

A. M.

Assemblée extraordinaire. — Le mardi 25 mars 1913 à 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures du soir, au café du Musée (1<sup>er</sup> étage) à Lausanne.

Assemblée générale annuelle. — Le lundi 31 mars 1913 à 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures du soir, au café du Musée (1<sup>er</sup> étage) à Lausanne.

#### ORDRE DU JOUR :

- 1<sup>o</sup> Réception et présentation de candidats (éventuel) ;
- 2<sup>o</sup> Rapport annuel ;
- 3<sup>o</sup> Présentation des comptes ;
- 4<sup>o</sup> Nominations statutaires ;
- 5<sup>o</sup> Propositions individuelles.

Les membres sont instamment priés d'assister à ces deux assemblées.