

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 43 (1917)
Heft: 3

Vereinsnachrichten

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: 11.01.2026

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

tiers ou de villes, de transformations peuvent aussi être intéressants. Un vaste programme a été étudié et édité par l'*Union internationale des Villes* : des personnes compétentes des pays dévastés nous y signaleront les points dont l'étude par nous et chez nous leur paraîtront plus intéressantes à approfondir.

Ce problème se résoudra par l'étude de ces questions, par la récolte de documents, leur tri, leur préparation en vue de publications synthétiques et d'expositions de documents et d'éléments figuratifs.

La publication sera le but essentiel. Elle aura lieu suivant les possibilités matérielles, éventuellement par les soins de l'*Union internationale des Villes* si ce n'est possible par nos propres moyens.

Au point de vue «exposition» il est projeté d'en préparer au fur et à mesure de l'avancement du travail dans le musée industriel et encyclopédique suisse d'*A. S. T. E. D.*, qui en est le cadre naturel et dont elle sera l'agrandissement logique. Elle pourra éventuellement être organisée itinérante en tout ou en partie en Suisse et plus tard être refaite dans un plus large développement et avec plus d'éléments concrets, modèles ou objets, en Belgique où elle se condensera au bout d'un certain temps dans une «salle suisse» du Musée international que l'Union des associations internationales a organisé dans cette ville, salle pour laquelle *A. S. T. E. D.* prépare un matériel d'exposition et de documentation comme première extension d'activité hors de nos frontières.

Règlement organique

1. — Dans le but d'étudier chez nous ce qui touche au problème urbain aux fins de mettre à disposition des habitants des contrées dévastées par la guerre des exemples propres à leur faciliter leur tâche de reconstruction ou de leur faire connaître des systèmes, des matériaux et des machines et appareils pouvant les y aider, *A. S. T. E. D.* et la *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes* décident de former un groupe d'études sous le titre de «Pour la reconstruction des Villes, — Contribution suisse — Etudes, publications, expositions documentaires».

2. — L'étude ci-dessus décidée à l'initiative d'un Comité néerlandais-belge et de l'Union internationale des villes devrait aboutir à un triple but :

1) aider les populations des contrées dévastées par la guerre dans l'œuvre de reconstruction.

2) nous faire étudier pratiquement notre problème urbain dans le sens le plus large du mot.

3) promouvoir l'enrichissement d'un musée encyclopédique suisse, de «musées de la Cité» dans diverses villes et de «salles suisses» dans des centres internationaux.

3. — *A. S. T. E. D.*, Association suisse pour l'organisation du travail et de la documentation, ayant l'organisation matérielle nécessaire à la réalisation de cette œuvre et un musée industriel et encyclopédique suisse pouvant lui servir de cadre, en assume la responsabilité et la direction matérielle.

4. — La *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes* apporte son concours d'études et son patronage à l'œuvre.

Elle pourra être sollicitée d'aider financièrement après présentation d'un programme d'études et de réalisation.

5. — L'*Institut international de bibliographie* collabore par son Office suisse à l'œuvre d'études en Suisse et par son siège principal à l'organisation de la salle suisse au Musée international de Bruxelles.

6. — Les documents et objets donnés à l'œuvre seront déposés dans les archives ou au musée d'*A. S. T. E. D.*

On s'efforcera d'avoir des doubles des documents pouvant

intéresser soit la Bibliothèque nationale, soit des collections à organiser à l'étranger, en premier lieu celle de l'*Institut international de bibliographie* et son musée international.

7. — Les tableaux faits en vue d'expositions seront autant que possible prévus en vue de leur reproduction dans un but analogue ou par clichés de projection.

8. — Toute l'organisation documentaire sera basée sur les méthodes internationales préconisées par l'*Institut international de bibliographie* et par l'*Union des associations internationales*.

9. — La direction d'*A. S. T. E. D.* est assistée pour cette œuvre d'un Comité d'organisation composé de 5 à 15 membres délégués par les sociétés patronant l'œuvre.

10. — Le Comité d'organisation étudie le programme, aide à sa réalisation, sollicite des concours d'autres sociétés, d'autorités ou de personnes compétentes et fonctionne comme unité de rédaction et d'exposition.

Il se réunit sur la demande de trois de ses membres ou de la direction d'*A. S. T. E. D.*

Ses membres recevront de droit un exemplaire des publications qui seront éditées par l'œuvre.

11. — Il sera formé des commissions spéciales ou nommées des commissaires pour l'étude de questions déterminées..

12. — Il serait désirable de former des commissions locales dans les principales villes ou régions.

Ces commissions devraient étudier les questions générales au point de vue spécial de leur localité, former avec les documents recueillis à cet effet une collection locale comme noyau d'un «musée de la Cité» et dont l'inventaire avec double des pièces principales et les documents synthétiques et récapitulatifs seraient remis avec le rapport.

Adopté par la commission le 21 novembre 1916.

Société et Section vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Assemblée ordinaire du vendredi 15 décembre 1916
à l'Auditoire Tissot (Palais de Rumine).

Présidence de M. H. VERREY, président.

Ouvrant la séance devant un bel auditoire de membres et d'amis, le président donne immédiatement la parole à M. G. Autran, ingénieur, qui vient nous entretenir de la *Navigation intérieure en Suisse*. L'honorable député de Genève, l'un des inspirateurs de l'imposant mouvement national en faveur de la voie d'eau du Rhône au Rhin par les lacs jurassiens, nous entretient d'une heure captivante des bassins fluviaux qui partagent l'Europe occidentale, et spécialement de ceux dont le lac Léman fera en quelque sorte le centre. L'Ornière du Monde, comme Mistral a nommé le Rhône, est en effet le seul fleuve méditerranéen qui parvienne à contourner les Alpes ; et ses affluents, longeant notre Jura, appellent une voie batelière qui nous fasse participer aux échanges méditerranéens et rhénans. L'un d'eux, le Nozon, n'a-t-il pas déjà un bras sur chaque versant ?

La voie navigable existe de Marseille à Lyon, de Genève à St-Sulpice et d'Yverdon par les lacs et l'Aar à Koblenz et au Rhin. Ce qui manque, ce sont le passage du Rhône entre Lyon et la Suisse, la traversée de Genève et celle du plateau vaudois par la Venoge, le Mauremont et la Thièle.

Notre distingué conférencier illustre son clair exposé par la projection d'excellents clichés, documents géographiques ou industriels. Nous avons remonté ainsi le Rhône français, passé les ponts d'Avignon, de Pont-St-Esprit, de Valence, visité les rapides en aval de Valence, qui n'ont pas effrayé le

primitif remorqueur « Missouri » convoyant en son temps les congressistes de 1911 entre Lyon et Avignon.

Tandis que le remorquage simple suffit aux extrémités du parcours Lyon-Arles, le tiers intermédiaire demande le touage avec câble immergé qui crée un monopole de la navigation au profit de la compagnie fluviale *H.-P.-L.-M.* Faute de concurrence suffisante, celle-ci laisse végéter l'entreprise et l'insuffisance technique notoire des installations des ports de Lyon et de Marseille nous font saisir du doigt la raison de leur engorgement actuel.

Le Rhône supérieur, de Lyon à Genève, resserré depuis Seyssel dans un étroit canon, ne sera navigable qu'après d'importants travaux de barrage qui inonderont les gorges, et, en un seul bief de 23 km., en feront un admirable accès au canton de Genève. Les projets, étudiés comme sources de force hydroélectrique, comportent le grand barrage de Génissiat, de 70 m. de haut, puis ceux de Pougy, de Chancy, de La Plaine et de Chèvres, d'une dizaine de mètres chacun. Le magnifique ouvrage de Génissiat, muni d'écluses doubles, transformerait le torrent et la Perte du Rhône en un second lac des Brenets accessible aux chalands.

La ville de Genève offre un grave obstacle à la voie fluviale. Ses ponts sont trop bas et le courant du fleuve est trop rapide. Un canal d'un seul bief de 4 km. longera le plateau de Châtelaine et communiquera par deux plans inclinés avec le Rhône à Vernier et le lac à Bellevue, au hâvre du Vengeron¹. Les plans inclinés sont de puissants funiculaires dont le train comporte deux bacs mobiles où flottent les chalands de 600 tonnes. Il faudra environ 350 HP. pour déplacer les deux bacs équilibrés, pesant quelque 2200 tonnes en service. Genève et Plainpalais auraient leur port de commerce vers la jonction de l'Arve et du Rhône.

Une fois les chalands et leur remorqueur sur le Léman, ils pointeront contre Saint-Sulpice où un port leur assurera une protection devant les écluses de la Venoge canalisée. Écluses doubles de 8 m. de large, 67 m. de long et 2,50 m. de tirant d'eau, au nombre de 5 au versant sud et de 2 au nord du Mauremont. Elles correspondent à des ports fluviaux et aux installations de force hydraulique réalisables. La traversée du massif rocheux du Mauremont se fera par la combe allant de la gare d'Eclépens dans le val d'Entreroches, dans la direction d'Orny. C'est un gros travail d'excavation à ciel ouvert qui fournira de bonne roche pour les chantiers d'écluses et de canalisation entre Saint-Sulpice et Yverdon. Le bief ainsi créé par Entreroches dominera de 40 mètres le Léman et d'une dizaine de mètres le lac de Neuchâtel. Il aura 30 m. de large, 2,50 m. de tirant d'eau et sera pourvu de chemins de halage et d'installations de remorquage électrique par câble sans fin. Son alimentation constante sera assurée par une forte accumulation d'eau, le réservoir d'Orny, qui emmagasinera les excédents de débit de la Venoge et du Nozon².

Le canal débouchera au nord dans l'important port d'Yverdon, avec gare d'eau et entrepôts. Au sud, il voisinera avec le port de Lausanne, prévu à Vidy. Installation un peu douteuse, dont le raccordement ferroviaire par Renens risque de se voir aménier au profit du port de Bussigny. La Reine du Léman connaîtra-t-elle le supplice de Tantale ?

Représantant ici la série de ses projections lumineuses, notre aimable guide nous montre la jonction des lacs jurassiens et ses ponts à haut dégagement, la contrée de Bienne avec

l'entrée de l'Aar canalisée. Puis ce sont Bütten, Soleure et ses ponts trop bas qu'il faudra transformer, Wangen et sa grande usine, Aarburg, Olten. D'Aarau à Brugg il y a une chute de 25 m. environ qui permettra la création de deux usines hydroélectriques avec barrages éclusés. Les canaux industriels, de quelque 40 m. de large avec un tirant d'eau de 4 à 5 m., offrent une avenue superbe aux chalands. Encore une étape et nous sommes à Koblenz, sur le Rhin cette fois.

Ce sont maintenant les puissantes installations fluviales allemandes que nous visitons, le port de Francfort, et les grandes écluses pour les convois de chalands. Nous contemplons les formidables chalands de 1000 tonnes qui voisinent avec ceux de 800 et de 300 tonnes. Les remorqueurs de 1000 HP qui les halent par rames de trois ou quatre et à grande distance, font à côté modeste apparence.

A ce spectacle, nous avons l'intuition d'un grand effort à accomplir dans un avenir prochain, et qui nous eût efficacement profité s'il avait été fait à temps pour accélérer notre ravitaillement national, actuellement si précaire. Un chaland de 600 tonnes ne représente-t-il pas au moins 40 des wagons dont il nous manque actuellement plus de dix mille ?

De chaleureux applaudissements ont remercié l'orateur de son magistral exposé, souligné par quelques paroles cordiales de notre président.

Le Secrétaire.

BIBLIOGRAPHIE

Les réserves dans la comptabilité des entreprises électriques et des tramways.

« On entend sous le nom de réserves, dit M. Folliet, des bénéfices qui ne sont pas distribués, mais conservés pour faire face soit à des pertes éventuelles, soit à des dépenses prévues ou imprévues, soit encore pour assurer une certaine uniformité dans la distribution du dividende ». Généralement, les sommes ainsi « réservées » sont utilisées dans l'entreprise à des buts divers et n'apparaissent pas à l'actif du bilan sous une rubrique spéciale, mais elles sont portées au passif où elles ont pour objet, au même titre qu'un solde créditeur de « pertes et profits » d'équilibrer les masses actives et passives. Il y a diverses sortes de réserves : réserves légales, dans certains pays, telles la France et l'Allemagne, et pour certaines formes de sociétés commerciales, réserves ordinaires, extraordinaires, spéciales, etc., enfin les fonds de renouvellement et ceux d'amortissement du capital. L'alimentation de ces deux fonds est un problème de dosage assez délicat qui se pose, à la fin de chaque exercice, à de nombreux conseils d'administration et dont la solution est souvent malaisée en raison des nombreux facteurs difficilement évaluables qu'il implique. Il nous suffira, pour justifier cette assertion, de rappeler l'interminable controverse qui s'éleva, lors du rachat de la ligne du Gothard, au sujet du fonds de renouvellement de l'ancienne Compagnie. Ces questions n'offrent souvent que peu de prise au raisonnement mathématique et celui qui prétendrait n'interpréter un bilan qu'en le considérant comme une simple somme algébrique s'exposerait à de fâcheuses méprises. Il faut posséder une grande expérience de clinique comptable pour être capable de déceler, par l'auscultation d'un bilan certaines lésions parfois d'autant plus graves qu'elles sont moins apparentes. Mais le rôle de l'administrateur compétent n'est pas tant de poser des diagnostics que d'assurer une parfaite hygiène de l'entreprise dont il a la charge et de la prévenir, au moyen de réserves judicieusement calculées, contre les pertes et les dépréciations. Il y a là toute une science, trop souvent étrangère aux ingénieurs, dont la maîtrise ne s'acquiert qu'au prix d'une étude minutieuse. Et pour-

¹ Le *Bulletin technique* publiera prochainement une description détaillée de ces installations.

² Voir la notice sur le canal d'Entreroches dans le *Bulletin technique* de 1914.