

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 45 (1919)
Heft: 22

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: 26.01.2026

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

- c) achat, vente ou location de chemins de fer ;
- d) mise en communauté de gares ou tronçons de lignes ;
- e) appréciation de la valeur économique du matériel pour le choix des types, des essences de bois, du mode d'imprégnation.

On voit par la notice Coûard, plus haut citée, que depuis longtemps la compagnie P.-L.-M. tenait une statistique très détaillée du renouvellement de ses traverses, lui permettant d'apprécier très exactement la durée et la valeur des diverses essences et modes d'imprégnation.

Les clous millésimes des traverses bois, en usage sur le réseau C. F. F., pourraient servir de base pour la statistique préconisée.

Le graphique II donne pour chaque année le rapport de la dépréciation et du montant théorique du fonds de renouvellement pour les trois hypothèses du renouvellement elliptique, de sa variante et proportionnel dans une période double de la durée moyenne.

Pour l'ellipse et sa variante la dépréciation, presque toujours supérieure au fonds, atteint son maximum (0,66 et 0,61) à l'expiration de la durée moyenne. Dans le troisième cas, cette supériorité cesse à l'expiration de la durée moyenne, son maximum n'est que de 0,42 et descend à 0,36 pour la période double.

Les variations sont surtout prononcées pendant le renouvellement de la première pose, après laquelle la nécessité d'un fonds de renouvellement devient très discutable, et il ne constitue plus qu'un fonds de réserve disponible pour couvrir d'autres besoins, puisqu'il ne peut être question de rétablir instantanément tout le matériel à l'état de neuf.

Les milliardaires américains, et beaucoup de gens moins fortunés, prétendent qu'on n'est jamais trop riche, et les circonstances actuelles ne le montreront que trop à la plupart des entreprises suisses qui pourront, sans danger, disposer de tout ou partie du fonds de renouvellement pour couvrir leurs déficits si elles sont arrivées près de l'état normal d'entretien, comme c'est le cas notamment pour les C. F. F.

L'introduction successive de la traction électrique et les extensions de voies donneront une aggravation du renouvellement, mais elle sera peu sensible si ces opérations sont combinées avec l'usure complète du matériel roulant ou fixe à remplacer.

Il n'en serait pas ainsi pour une petite ligne où la transformation serait instantanée pour la totalité du matériel, mais elle ne porterait en réalité que sur le matériel roulant.

La substitution d'un matériel ne se faisant guère qu'après l'usure complète du matériel primitif, et dans une période supérieure à la durée moyenne de ce dernier, n'entraîne pas des variations comparables à celles de la première pose, la dépréciation s'approche de celle de l'état normal (0,50) et n'empêchera pas de disposer d'une partie du fonds de renouvellement.

INFORMATION

Le Congrès de la navigation intérieure, à Strasbourg, et le projet de canal du Rhône au Rhin, à travers la Suisse.

A la fin de ce Congrès dont nous avons signalé deux résolutions dans notre dernier numéro, M. Balmer, président de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, a fait une communication dont le reporter du *Génie civil*, M. A. Pawłowski, dit qu'elle « a été surtout un plaidoyer en faveur

de la Suisse : subissant l'emprise germanique, affirmée par la Convention du Gothard, la Suisse était « vouée aux pires servitudes par la fatalité d'un voisinage obsédant et une orientation trop exclusive ».

» Elle était « à la discréption » de la Germanie. Pour se dégager il lui fallait atteindre « la mer libératrice ». Elle songea au Rhin et créa le port de Bâle dont le trafic progressa de 3149 tonnes en 1905 à 96 653 en 1913 et 90 169 pendant les sept premiers mois de 1914. Enivré de ce succès, la Suisse allemande rêva de relier le lac de Constance au Rhin canalisé (ainsi naquit à St Gall le « Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee »). Mais c'était placer Lausanne, Genève pour l'avenir, sous la loi germanique.

» Heureusement, il y avait la voie du Rhône qui permettait à la Suisse romande de briser ces entraves. Dès 1908, l'Association romande de navigation intérieure s'était instituée avec le dessein secret de pousser à l'aménagement du Rhône. L'Association dépensa, toutefois (*sic*), 200 000 francs pour étudier la possibilité de rattacher le Rhône genevois à l'Aar. L'œuvre devait être entreprise par une Compagnie au capital de 150 millions. Elle eût rendu d'incontestables services à la Suisse.

» M. Balmer a essayé de persuader que cette voie n'est pas dirigée contre la France, et qu'elle tend vers les Etats nouveaux, Tchéco-Slovaquie, Pologne, etc, issus de la guerre ».

« *Il semble, cependant, que les projets de la Suisse, loin de la libérer de la tutelle allemande, tendent plutôt à favoriser cette dernière.* » (C'est nous qui soulignons. Réd.).

Ligne directe Léman - Côte-d'Azur par Annecy - Aix-les-Bains - Chambéry et Grenoble.

Concours d'avant-projets pour l'exécution du tronçon Grenoble-Nice et pour l'amélioration générale du réseau des voies ferrées du Sud-Est.

Le concours porte surtout sur le tracé d'une voie ayant pour but de relier Nice à Grenoble soit en empruntant des parties de ligne en service, soit en faisant complètement abstraction de ce qui existe, puis sur l'amélioration des horaires desservant les régions comprises entre Grenoble et le lac Léman par Chambéry-Aix et Annecy.

La ligne Grenoble-Nice, dans la pensée des promoteurs, doit être à double voie normale, à grand trafic et à traction électrique exclusive; mais il n'est pas interdit aux concurrents de présenter des projets moins grandioses dans le cas où ils estimeraient que la dépense d'une ligne à grand trafic serait excessive et conduirait à une impossibilité.

Il y aura lieu de prévoir les raccordements avec les lignes existantes faisant partie soit des réseaux secondaires, soit du réseau P.-L.-M.

Il n'est pas interdit aux concurrents, au cas où ils constateraient que la ligne Nice-Grenoble n'est pas réalisable pratiquement, de présenter d'autres projets pouvant améliorer les relations entre la Côte-d'Azur et les régions du Dauphiné, des Savoie et du lac Léman.

Les concurrents devront présenter :

1^o Un mémoire descriptif détaillé du tracé avec étude du trafic à prévoir et la répercussion qu'aurait l'exécution de leur projet sur le trafic voyageurs et marchandises sur les grandes lignes françaises et étrangères, en indiquant les changements qui pourraient se produire dans les grands courants de trafic et les modifications qui se produiraient dans les distances entre les principaux centres; 2^o Un tracé sur